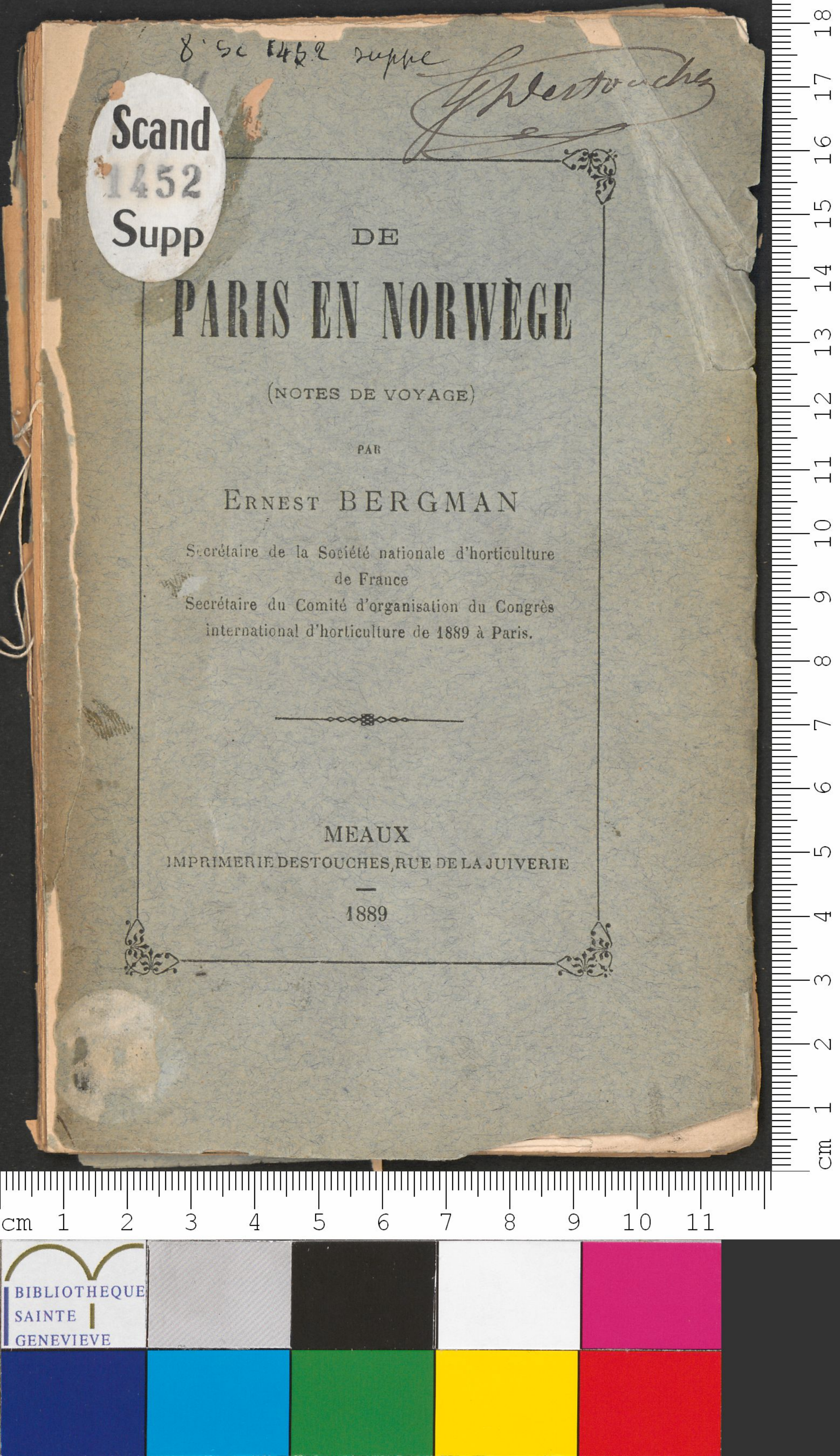






G. Destouches

DE

PARIS EN NORWÈGE

(NOTES DE VOYAGE)

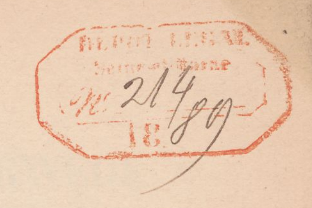
PAR

Ernest BERGMAN

Secrétaire de la Société nationale d'horticulture
de France
Secrétaire du Comité d'organisation du Congrès
international d'horticulture de 1889 à Paris.

MEAUX
IMPRIMERIE DESTOUCHES, RUE DE LA JUIVERIE

1889



DE

PARIS EN NORWÈGE

(NOTES DE VOYAGE)

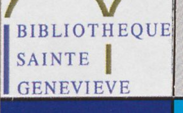
PAR

ERNEST BERGMAN

Secrétaire de la Société nationale d'horticulture
de France
Secrétaire du Comité d'organisation du Congrès
international d'horticulture de 1889 à Paris.

MEAUX
IMPRIMERIE DESTOUCHES, RUE DE LA JUIVERIE

1889



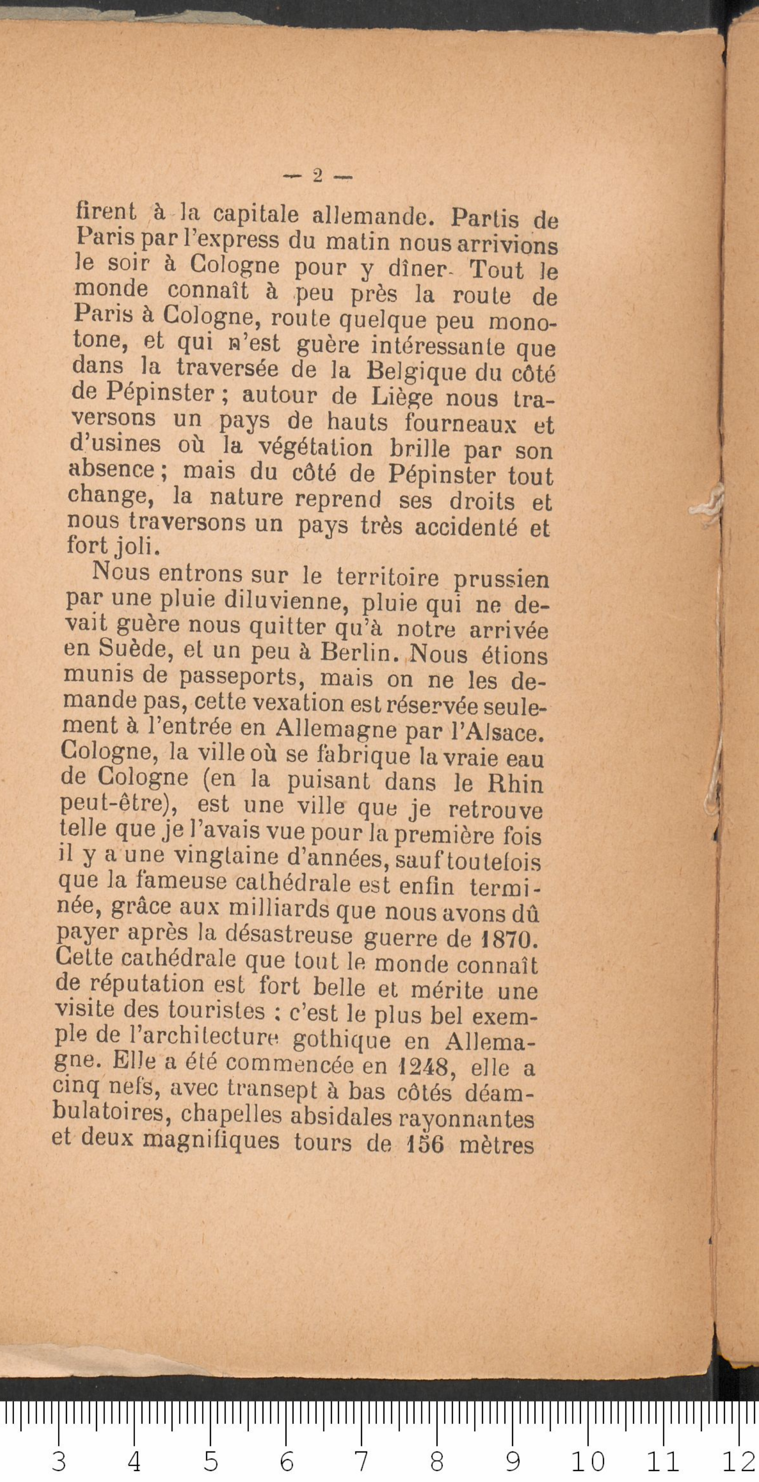
DE PARIS EN NORWÈGE

I

COLOGNE

Les pays scandinaves qui comprennent le Danemark, la Suède et la Norwège sont trop peu connus en France ; ils mériteraient cependant de l'être à bien des points de vue et c'est ce qui m'engage à rendre compte à mes compatriotes de Seine-et-Marne d'un court voyage que j'ai eu l'occasion d'y faire pendant le mois de juillet 1888.

On pourrait intituler mon voyage « de Paris à Bruxelles » par la voie la moins directe, c'est-à-dire en passant par la Norwège : c'est, il faut l'avouer, le vrai chemin des écoliers. J'avais comme compagnon de voyage un ami qui, faisant partie de la commission sénatoriale chargée d'étudier à Berlin le système du tout à l'égoût, tel qu'il est pratiqué là-bas avec succès, fut obligé de passer par Berlin pour accomplir sa mission. Je l'accompagnais et il m'a été donné de suivre avec intérêt la visite que les sénateurs français



firent à la capitale allemande. Partis de Paris par l'express du matin nous arrivions le soir à Cologne pour y dîner. Tout le monde connaît à peu près la route de Paris à Cologne, route quelque peu monotone, et qui n'est guère intéressante que dans la traversée de la Belgique du côté de Pépinster ; autour de Liège nous traversons un pays de hauts fourneaux et d'usines où la végétation brille par son absence ; mais du côté de Pépinster tout change, la nature reprend ses droits et nous traversons un pays très accidenté et fort joli.

Nous entrons sur le territoire prussien par une pluie diluvienne, pluie qui ne devait guère nous quitter qu'à notre arrivée en Suède, et un peu à Berlin. Nous étions munis de passeports, mais on ne les demande pas, cette vexation est réservée seulement à l'entrée en Allemagne par l'Alsace. Cologne, la ville où se fabrique la vraie eau de Cologne (en la puisant dans le Rhin peut-être), est une ville que je retrouve telle que je l'avais vue pour la première fois il y a une vingtaine d'années, sauf toutefois que la fameuse cathédrale est enfin terminée, grâce aux milliards que nous avons dû payer après la désastreuse guerre de 1870. Cette cathédrale que tout le monde connaît de réputation est fort belle et mérite une visite des touristes : c'est le plus bel exemple de l'architecture gothique en Allemagne. Elle a été commencée en 1248, elle a cinq nefs, avec transept à bas côtés déambulatoires, chapelles absidales rayonnantes et deux magnifiques tours de 156 mètres

de hauteur. Elle a été dégagée et se trouve au milieu d'une belle place ; c'est sur cette place qu'on trouve les douze ou quinze Jean Marie Farina, dont chacun se dit le seul, le vrai, l'unique. Il faut acheter au hasard ou mieux encore, si mes lecteurs me permettent de leur donner un conseil, c'est d'acheter de l'eau de Cologne à Paris dans une maison française ; elle est meilleure que celle du pays.

Cologne compte aujourd'hui environ 150.000 habitants, y compris au moins 8.000 hommes de garnison, c'est une des villes les plus commerçantes de l'empire allemand ; on peut s'en rendre compte à la gare centrale, où il y a un trafic énorme de voyageurs, de bagages et de colis postaux ; le système des colis postaux est pratiqué en Allemagne sur une très large échelle, et ce service est fait par la poste.

Cologne s'est depuis quelques années un peu embellie ; malgré cela c'est toujours une des villes d'Allemagne les moins propres, les rues, à l'exception des nouvelles, sont étroites et tortueuses.

Il ne faut pas oublier de visiter le Pont-Fixe sur le Rhin, qui sert à la fois au chemin de fer, aux voitures et aux piétons. Il a 412 mètres de long, est en fer à treillis et a ses deux entrées très monumentales ; l'hôtel de ville qui date des XIIIe et XVIe siècles a un beau portique de la Renaissance. Il y a encore à voir un certain nombre d'églises, entre autres celle dite des « onze mille Vierges, » dont les ossements sont conservés, paraît-il, dans les caveaux. Nous devons savoir gré aux historiens de

s'être arrêtés à ce chiffre, car enfin pendant qu'ils y étaient rien ne les empêchait de le doubler et même de le tripler.

Cologne possède un beau jardin zoologique et un jardin appelé « La Flora » ; c'est un charmant endroit très ombragé, bien dessiné, contenant de grandes et belles serres, plus un énorme bâtiment, salle de concert et restaurant où se réunissent les soirs et quand il fait beau une grande partie des habitants de Cologne. On y donne tous les jours des concerts, et les jours de fête il y a en plus illuminations et feux d'artifices. Je ne saurais mieux comparer ce jardin qu'à notre jardin d'Acclimatation du bois de Boulogne, moins les animaux. Il y a aussi dans ce jardin une école d'horticulture. Bref on peut visiter Cologne en une journée.

II

HANOVRE

On peut aller directement de Cologne à Berlin sans arrêt en 11 heures avec l'express ; mais je conseillerai de s'arrêter à Hanovre, ville que l'on peut facilement visiter en une journée, et même une demi-journée, si on est pressé !

Si l'on traverse un pays pour la première fois, mon avis est qu'il est absolument in-

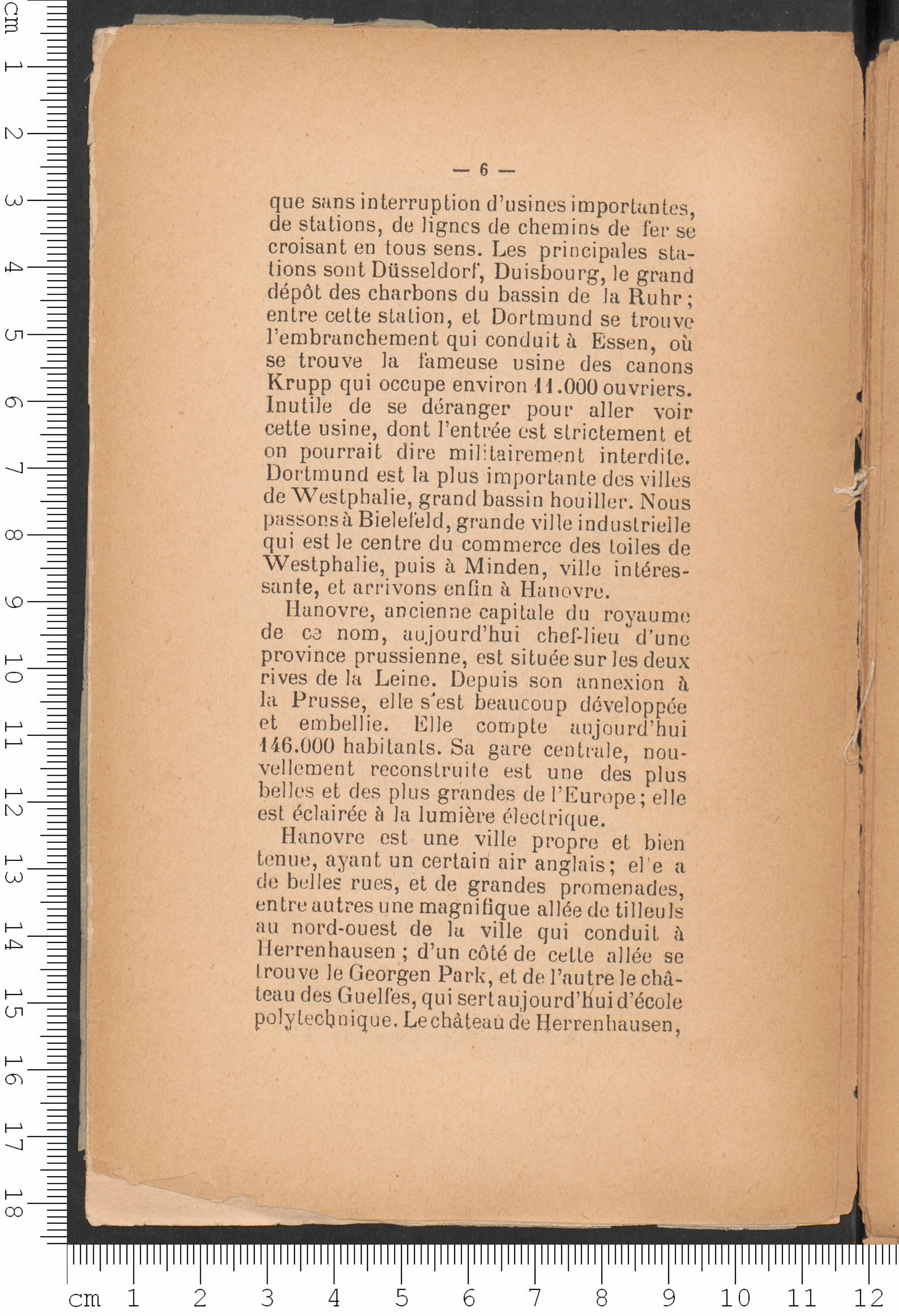
dispensable de le faire de jour, cela donne une idée non-seulement du pays et de la campagne, mais aussi des mœurs des habitants.

Les secondes classes sont en Allemagne aussi confortables que nos premières, avec cette différence en leur faveur encore que pour les longs trajets chaque compartiment comporte un lavabo et un water-closet.

Les trains express vont maintenant à une vitesse assez rapide. L'entrée des gares est entièrement libre, le contrôle des billets se fait en route. On peut conduire et venir attendre ses parents ou ses amis : c'est encore là il faut l'avouer une amélioration sur notre système français, système qui traite le voyageur comme un mouton, que l'on enferme dans une salle d'attente avec défense à toute personne non munie de billets d'y entrer ; encore heureux si, dans une salle pouvant contenir cinquante personnes, on ne vous y met pas au nombre de deux cents ; je parle par expérience.

Les grandes gares ont toutes un très-bon buffet-restaurant, et les petites une espèce de buvette où on trouve de la bière, du café et des sandwiches. L'allemand en général ne saurait voyager plus de deux heures sans éprouver le besoin de manger quelque chose et de boire un verre de bière.

Au sortir de la gare de Cologne, on passe devant la cathédrale que l'on peut voir parfaitement, puis on traverse le Rhin ; de Cologne à Hanovre, la contrée est plate ; on traverse la partie la plus industrielle de l'Allemagne, c'est une continuation pres-



que sans interruption d'usines importantes, de stations, de lignes de chemins de fer se croisant en tous sens. Les principales stations sont Düsseldorf, Duisbourg, le grand dépôt des charbons du bassin de la Ruhr ; entre cette station, et Dortmund se trouve l'embranchement qui conduit à Essen, où se trouve la fameuse usine des canons Krupp qui occupe environ 11.000 ouvriers. Inutile de se déranger pour aller voir cette usine, dont l'entrée est strictement et on pourrait dire militairement interdite. Dortmund est la plus importante des villes de Westphalie, grand bassin houiller. Nous passons à Bielefeld, grande ville industrielle qui est le centre du commerce des toiles de Westphalie, puis à Minden, ville intéressante, et arrivons enfin à Hanovre.

Hanovre, ancienne capitale du royaume de ce nom, aujourd'hui chef-lieu d'une province prussienne, est située sur les deux rives de la Leine. Depuis son annexion à la Prusse, elle s'est beaucoup développée et embellie. Elle compte aujourd'hui 146.000 habitants. Sa gare centrale, nouvellement reconstruite est une des plus belles et des plus grandes de l'Europe ; elle est éclairée à la lumière électrique.

Hanovre est une ville propre et bien tenue, ayant un certain air anglais ; elle a de belles rues, et de grandes promenades, entre autres une magnifique allée de tilleuls au nord-ouest de la ville qui conduit à Herrenhausen ; d'un côté de cette allée se trouve le Georgen Park, et de l'autre le château des Guelfes, qui sert aujourd'hui d'école polytechnique. Le château de Herrenhausen,

à l'extrémité de cette promenade sur la gauche, était le séjour favori des rois de Hanovre, le château est aujourd'hui inoccupé et la grande salle des fêtes est transformée en orangerie. Les jardins sont dessinés à la française et contiennent des charmilles, fontaines, cascades et entre autres un jet d'eau qui atteint 67 mètres. C'est malheureusement un des plus mauvais exemples en grand des jardins à la française. Le château par lui-même n'est guère intéressant, il a l'air d'une grande maison bourgeoise et rien de plus. Un peu plus loin se trouvent les anciennes écuries royales où l'on conserve toujours les fameux chevaux hanovriens couleur café au lait.

De l'autre côté de la route se trouvent alors les célèbres jardins de Herrenhausen, où est construite la grande serre monumentale à palmiers, et un certain nombre d'autres encore. Quoique n'ayant pas le titre de jardin botanique, on peut dire qu'il en tient lieu. Les collections de plantes de serres et autres sont très complètes, et on peut y faire toutes les recherches avec la plus grande facilité. L'entrée du jardin est publique et gratuite. Il y a encore à voir en ville le Théâtre-Royal, le musée, la galerie de peinture, l'hôtel de ville, le château Royal ; des squares et quelques monuments. On peut faire autour de Hanovre quelques charmantes excursions au jardin zoologique ou au bois de l'Eilenriede, etc.

De Hanovre à Berlin le pays est plat, sol sablonneux peu productif, maigres récoltes, les bois de pins commençent, peu

de villes importantes. Il faut arriver à Berlin de jour et par la station de Friedrichstrasse, station centrale, nouvellement construite, faisant partie du réseau métropolitain, car Berlin, plus avancé que Paris, possède déjà un tronçon de chemin de fer métropolitain. Cette nouvelle gare est située sur la Friedrichstrasse, que le chemin de fer traverse sur un pont, à deux pas de la fameuse promenade des Linden.

III

BERLIN

Berlin est la ville d'Allemagne dont la population s'est augmentée de la façon la plus rapide ; pour en donner une idée, je rappellerai que sa population n'était en 1817 que de 188.000 habitants ; de 230.000 en 1831 ; 250.000 en 1851 ; 702.000 en 1867 ; 828.000 en 1871 ; 830.000 en 1873 ; tandis qu'elle est d'environ 1.200.000 en 1888, y compris plus de 25.000 hommes de troupe.

Après le paiement de la rançon des 5 milliards, une nuée d'Allemands s'est jetée sur Berlin, s'imaginant qu'on allait leur distribuer cette somme ; une fièvre de bâtisse s'est alors emparée de la population, et c'est ce qui explique l'augmentation incroyable de celle-ci.

Berlin est à 890 kilomètres de Paris, elle couvre une superficie de 6310 hectares, et s'étend toujours de plus en plus vers l'ouest surtout. La Sprée qui la traverse est une

étroite rivière dont les eaux sont noires, tourbeuses et malsaines ; elle servait il y a quelques années encore d'égout collecteur. Aujourd'hui, Berlin est doté d'un système d'égouts, où se pratique le tout à l'égout de la manière la plus rationnelle et la plus pratique, système qu'il m'a été donné d'étudier dans son ensemble et dont je parlerai tout spécialement plus tard.

Je me rappelle que lors de ma première visite à Berlin en 1873 les égouts des principales rues n'existaient pas ; ils étaient remplacés par des ruisseaux à découvert de chaque côté des rues, et charriant les immondices les plus infectes. Il n'en est plus de même aujourd'hui, et la mortalité a diminué dans une proportion très sensible.

Berlin est bâti au milieu d'une plaine aride et plate, ce qui fait que les environs à l'exception de Postdam ne méritent aucune visite. Les rues nouvelles, et elles sont nombreuses, sont droites, larges, tirées au cordeau, la plupart sont pavées en asphalte, beaucoup sont éclairées à l'électricité ; mais malgré tout il y manque, à l'exception de deux ou trois rues principales, ce mouvement de piétons et de voitures qu'on trouve à Londres et à Paris et, quoique la ville de Berlin soit aujourd'hui la capitale de l'empire d'Allemagne, elle n'aura jamais le cachet de Vienne. A Berlin, maisons, gens, tout est raide, peu accueillant, tandis qu'à Vienne, tout est différent, et l'habitant et la ville. Les Viennois sont gais, aimables, toujours disposés à être agréables aux étrangers ; on peut les appeler les Français de l'Allemagne.

Inutile de dire que Berlin est la ville militaire par excellence, non pas au point de vue des fortifications, car elle n'en a pas, mais au point de vue des casernes, et du nombre considérable de soldats et d'officiers que l'on y rencontre. J'ai été cependant fort surpris, lors de mon dernier séjour, du petit nombre que j'en ai rencontré ; c'était à se demander où ils étaient tous cachés. L'officier en Allemagne, au contraire du nôtre, dépouille rarement l'uniforme, qu'il soit de service ou non, il est en tenue ; chez nous, l'officier n'endosse l'uniforme que quand il ne peut faire autrement. Les uniformes prussiens quoique généralement assez simples ont, il faut l'avouer, un certain cachet, qui manque peut-être à beaucoup des nôtres.

Après avoir critiqué, il convient de reconnaître ce que nos ennemis ont de mieux que nous, et nous devrons nous efforcer alors non seulement de les égaler, mais encore de les surpasser.

On ne rencontre à Berlin aucun mendiant, cette plaie dont nous sommes si fortement affligés à Paris et même en province. Les vagabonds et mendiants en état de travailler sont occupés dans des dépôts de mendicité, à la campagne, où on leur fait cultiver la terre. Les vieux et les infirmes sont admis dans des maisons de retraite.

Les chiens ne vagabondent pas non plus ; ils doivent être tenus en laisse.

La police est très-bien faite, d'une façon plus raide et plus brutale que chez nous, mais la population y est habituée et est toujours disposée à lui prêter main forte

en cas de besoin. On peut se promener la nuit sans grand danger dans tous les quartiers de Berlin ; la police des mœurs est aussi très-rigide, et les souteneurs ne sont guère à craindre. Dans presque toutes les administrations, postes, télégraphes, chemins de fer, on parle français, plus ou moins bien, mais assez cependant pour comprendre et se faire comprendre.

La circulation des voyageurs est importante à Berlin, qui se trouve relié par de nombreuses lignes de chemins de fer au reste de l'Allemagne ; le chemin de fer Métropolitain, ouvert en 1882, rend les plus grands services, la ville est de plus sillonnée de nombreuses lignes de tramways et d'omnibus, sans compter les fiacres qui eux n'ont rien de remarquable.

Parlant voiture, il est bon de rappeler que c'est en 1670, qu'a été construite à Berlin la première voiture du nom de Berline.

La partie la plus brillante et la plus mouvementée de la ville commence auprès du château Royal d'où part la fameuse allée des tilleuls « Ünter den Linden », qui va jusqu'à la porte de Brandebourg. Cette avenue est plantée de tilleuls et de marronniers, en un très triste état, il faut l'avouer, elle a 50 mètres de large et près d'un kilomètre et demi de long. Elle est bordée à droite et à gauche de grandes maisons, de palais impériaux, royaux ou autres. A l'extrémité, près la porte, se trouve l'Ambassade française.

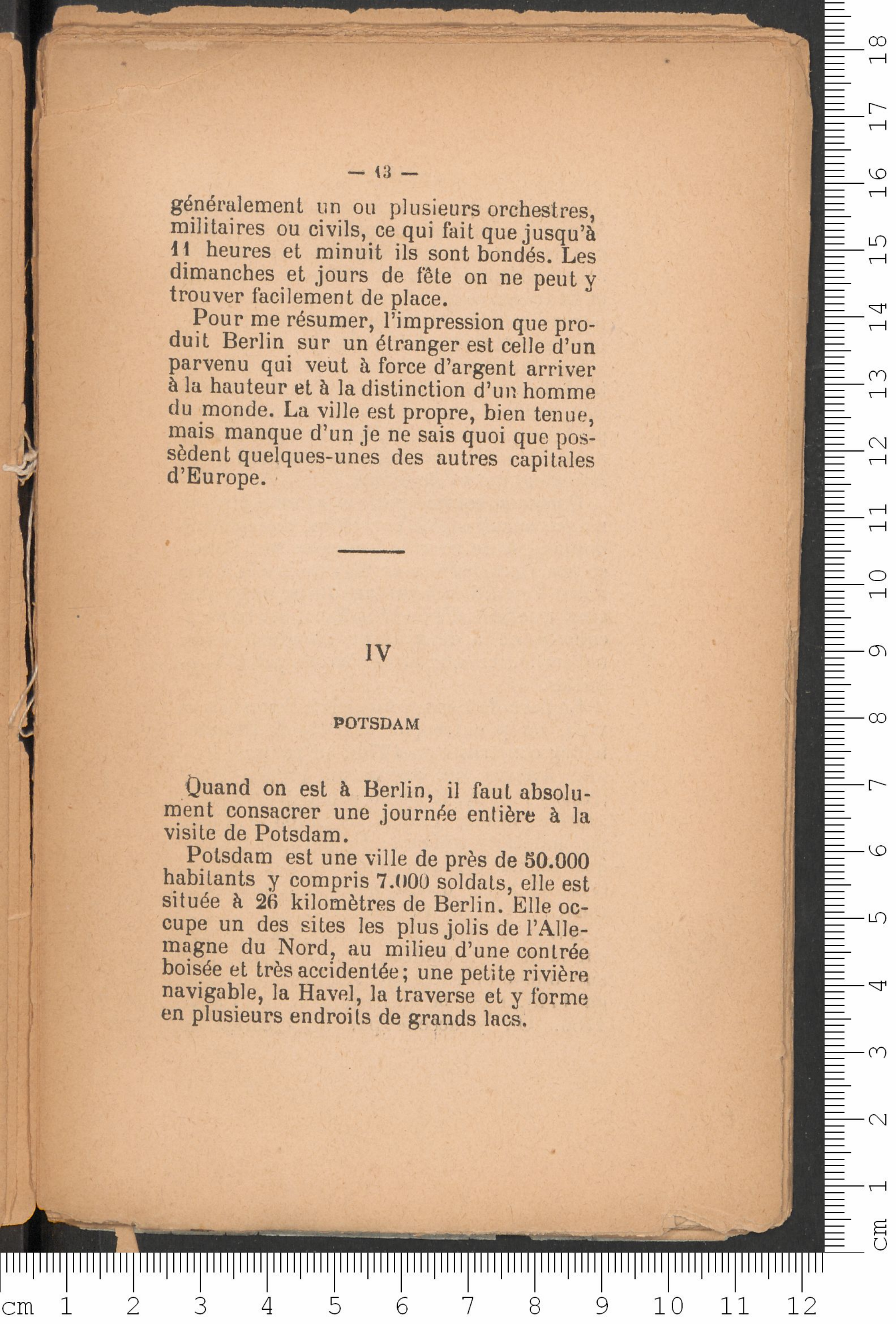
L'avenue est traversée à angle droit par la Friedrichstrasse, une des plus longues

rues de Berlin, et l'une des plus animées.

Les musées affectent comme construction le genre antique, ils n'ont rien de bien extraordinaire.

N'écrivant pas un guide, je me contente de parler surtout de ce qui ne se trouve pas dans les nombreux guides, auxquels on pourra se reporter pour plus de détails sur les musées et autres établissements publics. Je signalerai entre autres nouveautés et améliorations le premier établissement de désinfection qui vient d'être ouvert il y a quelques mois. Quand une maladie contagieuse a existé dans une maison, des ouvriers et des voitures de l'établissement vont chercher les meubles, rideaux, etc., et de plus désinfectent l'intérieur des appartements. Ces objets sont amenés dans une grande cour, séparée au milieu par un corps de bâtiment où se trouvent les appareils de désinfection. Les objets à désinfecter entrent par un côté et ressortent de l'autre absolument nettoyés ; le personnel qui reçoit n'a aucun rapport avec celui qui va livrer les objets en ville. Les voitures, chevaux, écuries, ouvriers, tout est différent, aucune communication n'existant entre les deux quartiers de l'établissement.

La population berlinoise, de même que celle de presque toute l'Allemagne, vit beaucoup au dehors. Si on prend le repas du milieu du jour chez soi, il est bien rare qu'on y prenne celui du soir. Il y a à Berlin quantités d'immenses brasseries et jardins, soit en ville même, soit dans les faubourgs, et dans chacun de ces établissements il y a



généralement un ou plusieurs orchestres, militaires ou civils, ce qui fait que jusqu'à 11 heures et minuit ils sont bondés. Les dimanches et jours de fête on ne peut y trouver facilement de place.

Pour me résumer, l'impression que produit Berlin sur un étranger est celle d'un parvenu qui veut à force d'argent arriver à la hauteur et à la distinction d'un homme du monde. La ville est propre, bien tenue, mais manque d'un je ne sais quoi que possèdent quelques-unes des autres capitales d'Europe.

IV

POTSDAM

Quand on est à Berlin, il faut absolument consacrer une journée entière à la visite de Potsdam.

Potsdam est une ville de près de 50.000 habitants y compris 7.000 soldats, elle est située à 26 kilomètres de Berlin. Elle occupe un des sites les plus jolis de l'Allemagne du Nord, au milieu d'une contrée boisée et très accidentée; une petite rivière navigable, la Havel, la traverse et y forme en plusieurs endroits de grands lacs.

Potsdam, qui est une imitation de notre Versailles, en tant que palais et parcs, doit son importance à Frédéric-le-Grand, qui construisit les différents châteaux du parc, et fit tracer ce dernier. Nous ne nous occuperons pas de la ville proprement dite, mais plutôt des palais et des jardins.

Ces derniers commencent presqu'au sortir de la gare, où il est nécessaire de prendre une voiture ; si on parle allemand, on peut se passer de guide, autrement il est préférable d'en prendre un, on perd alors beaucoup moins de temps.

Potsdam comme ville et comme jardins n'a pas la majesté de Versailles, majesté que donnent à notre ville française son Palais et ses immenses avenues ; mais elle a sur notre Versailles l'avantage du paysage qui, ainsi que je le disais plus haut, est très accidenté et a de grandes étendues d'eau naturelle, ce que nous n'avons pas à Versailles.

Le parc de Sans-Souci est à l'ouest de la ville, on y entre par la porte de Brandebourg construite en 1770 ; et par une longue avenue on arrive au Palais-Neuf (Neues Palais). Enorme construction sans grande beauté édifiée de 1763 à 1769, où habitait souvent Frédéric-le-Grand, qui résida presque toujours à Potsdam. C'est là aussi qu'est mort tout dernièrement l'empereur Frédéric III.

Avant d'arriver à ce Palais, on a trouvé sur la droite le château de Sans-Souci, bâti sur une éminence par Frédéric-le-Grand en 1745, c'est là qu'il mourut le 17 août 1786. On y accède par un escalier de

20 mètres de haut, interrompu par six terrasses à l'italienne garnies de plantes et d'arbustes. Au bas de cet escalier se trouve le grand jet d'eau qui s'élève à 35 mètres. Il y a en plus dans les jardins un certain nombre de fontaines et jets d'eau, mais rien de comparable à ceux de Versailles.

Nous trouvons ensuite l'Orangerie, belle construction du style florentin achevée seulement en 1856 ; le parterre qui est devant est très joliment dessiné et bien garni de fleurs variées.

Non loin de l'orangerie se trouve le fameux moulin à vent, depuis longtemps propriété royale et qui a été reconstruit.

On a la plus belle vue de Potsdam de Ruinenberg (colline aux ruines). C'est là que se trouve le grand bassin qui sert de réservoir pour l'alimentation des jardins. L'eau y est amenée par une machine à vapeur établie au bord de la rivière.

Ce réservoir est au milieu de colonnades imitant des ruines ; de la partie la plus élevée on a une vue merveilleuse sur toute la contrée environnante.

Ne pas oublier de visiter la colonie d'Alexandrowka, composée de onze maisons russes, d'une chapelle grecque et de l'habitation du pope. Cette colonie avait été fondée en 1826 par un des rois de Prusse pour loger des chanteurs russes alors attachés au 1er régiment des gardes. Du côté opposé à cette colonie se trouve un immense champ de manœuvres.

Au bord du lac Jungfernsee se trouve une coquette métairie entourée d'un joli jardin. Non loin de ce même endroit et au

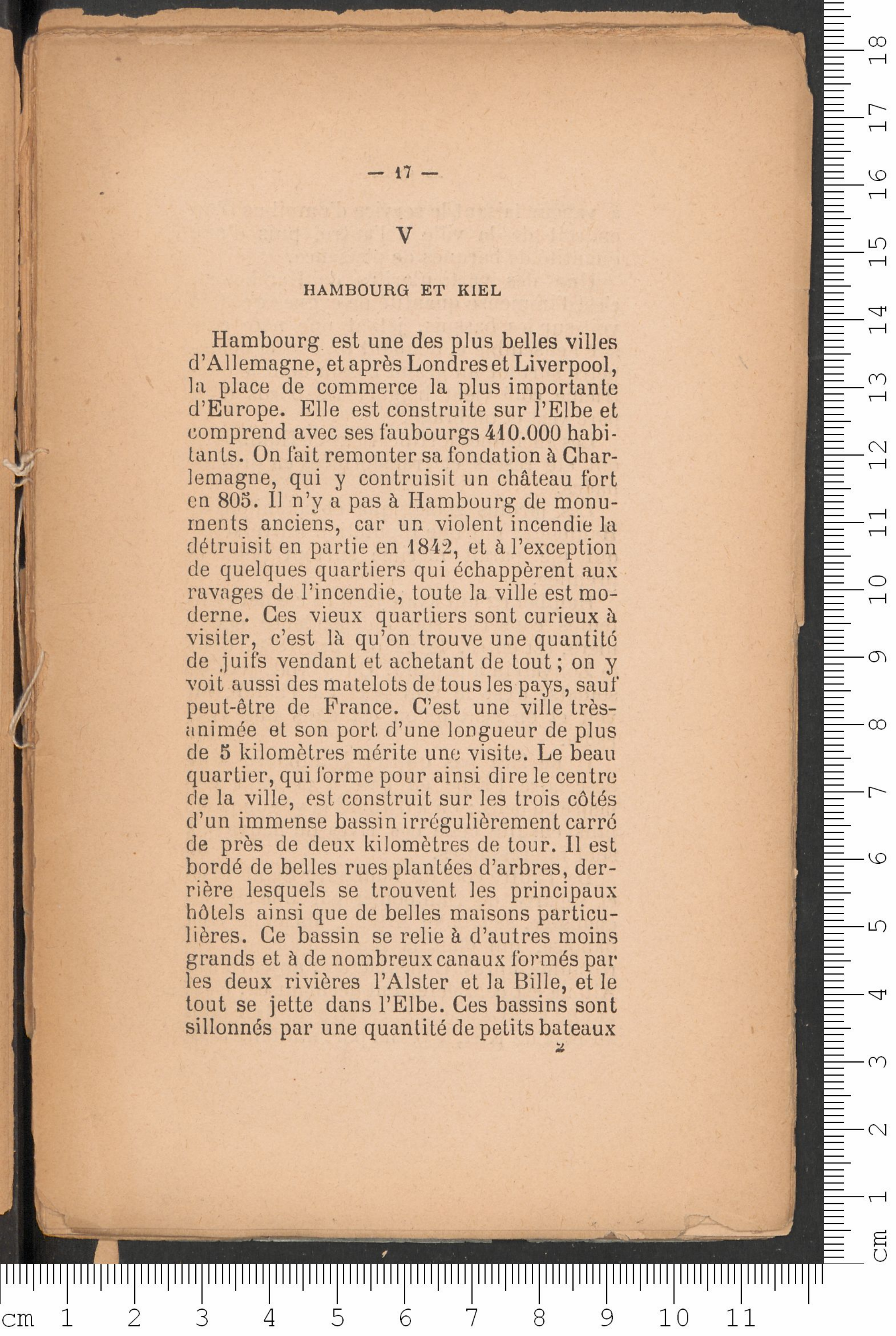
bord d'un autre lac, le Heilige See, se trouve le palais de Marbre (Marmor-Palais). Ce palais qui était la résidence du prince Guillaume n'est pas visible au public ; et le prince, aujourd'hui empereur, l'habite presque constamment.

Sur la rive gauche de la Havel et par conséquent du côté opposé à ce que nous venons de visiter, se trouve le château de Glienicke, propriété du feu prince Frédéric Charles ; ce château a un assez grand jardin d'où on a une belle vue sur les lacs.

A peu de distance de ce château et plus sur la hauteur dans une partie très-boisée se trouve le château et le parc de Babelsberg, propriété particulière de feu Guillaume, empereur d'Allemagne.

Le parc, qui est fort grand, n'offre absolument rien de remarquable. Le château, construit en 1835 et agrandi en 1848, est du style gothique anglais. En l'absence de l'empereur on le visitait sans la moindre difficulté, on n'avait même pas à donner sa carte.

L'intérieur en est fort simple et plutôt pauvrement meublé, mais il contient surtout des souvenirs de famille : c'était bien là, on le voit, l'habitation du souverain père de famille.



V

HAMBOURG ET KIEL

Hambourg est une des plus belles villes d'Allemagne, et après Londres et Liverpool, la place de commerce la plus importante d'Europe. Elle est construite sur l'Elbe et comprend avec ses faubourgs 410.000 habitants. On fait remonter sa fondation à Charlemagne, qui y contruisit un château fort en 805. Il n'y a pas à Hambourg de monuments anciens, car un violent incendie la détruisit en partie en 1842, et à l'exception de quelques quartiers qui échappèrent aux ravages de l'incendie, toute la ville est moderne. Ces vieux quartiers sont curieux à visiter, c'est là qu'on trouve une quantité de juifs vendant et achetant de tout ; on y voit aussi des matelots de tous les pays, sauf peut-être de France. C'est une ville très-animée et son port d'une longueur de plus de 5 kilomètres mérite une visite. Le beau quartier, qui forme pour ainsi dire le centre de la ville, est construit sur les trois côtés d'un immense bassin irrégulièrement carré de près de deux kilomètres de tour. Il est bordé de belles rues plantées d'arbres, derrière lesquels se trouvent les principaux hôtels ainsi que de belles maisons particulières. Ce bassin se relie à d'autres moins grands et à de nombreux canaux formés par les deux rivières l'Alster et la Bille, et le tout se jette dans l'Elbe. Ces bassins sont sillonnés par une quantité de petits bateaux

à vapeur faisant le service d'omnibus d'un endroit de la ville à l'autre, puis d'une quantité de barques de plaisance.

Une des particularités de Hambourg, c'est l'immense quantité de cygnes que l'on voit sur les bassins, jetant une note gaie sur l'ensemble et donnant un aspect champêtre surtout au grand bassin dont le quatrième côté vient baigner les bords d'un parc vert et ombragé.

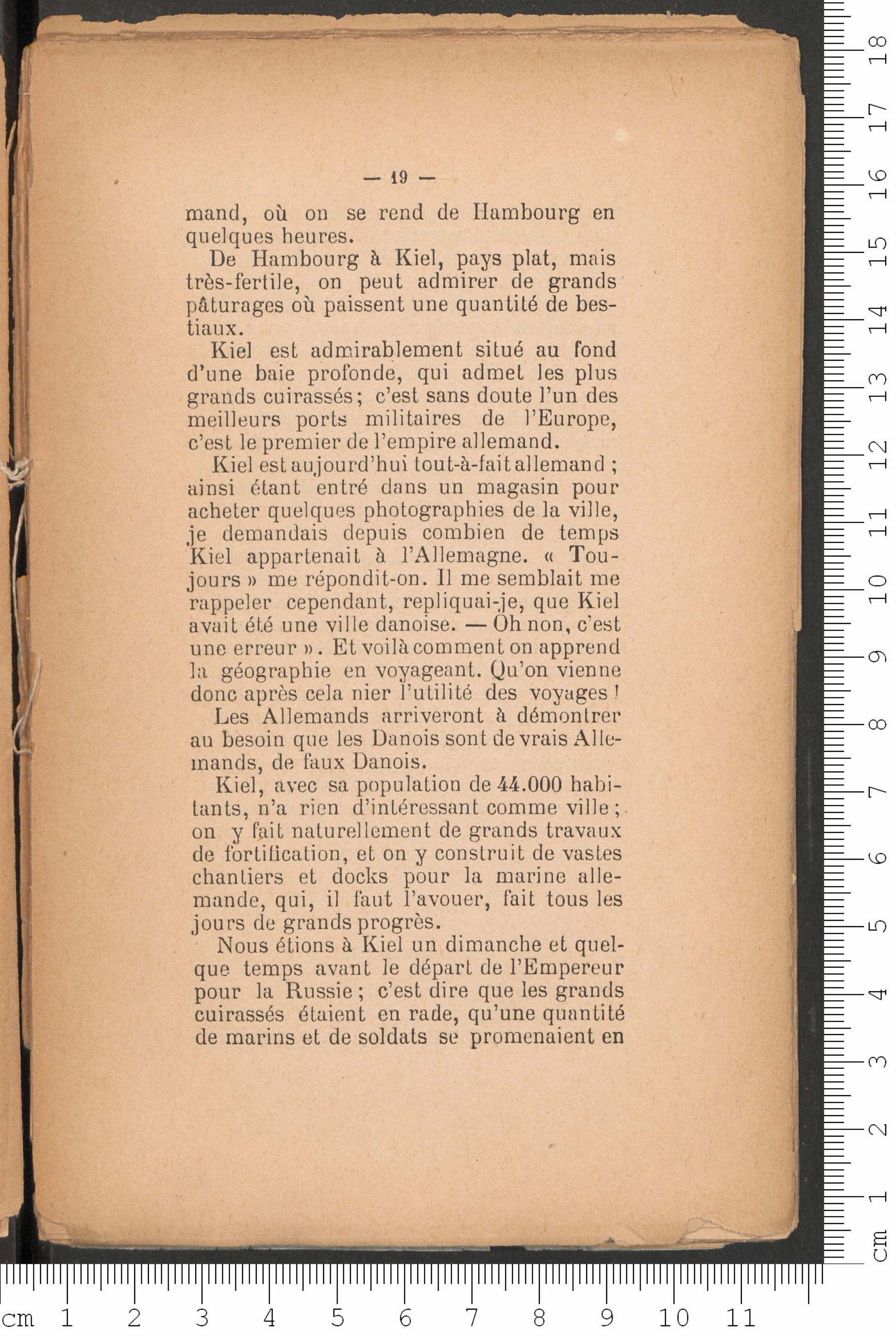
Les anciennes fortifications de Hambourg ont été rasées et transformées en promenades.

Les jardins zoologique et botanique de Hambourg ont une réputation universelle, qui me paraît méritée surtout pour le premier.

Hambourg qui avait jusqu'à ces derniers temps conservé son indépendance douanière, est entré, le 22 octobre 1888, dans le Zollverein allemand. On y voit peu de soldats, c'est le vrai port marchand ; on voit et on sent qu'on est dans une ville riche.

Il ne faut pas quitter Hambourg sans descendre l'Elbe en bateau pendant une heure ou deux ; on a d'abord la vue du port, puis ensuite celle des rives du fleuve qui sont intéressantes.

De l'autre côté du Faubourg Saint-Paul et séparée de Hambourg par une simple chaussée, se trouve Altona, ancienne ville danoise, qui était la plus importante du royaume après Copenhague ; aujourd'hui Altona est complètement germanisée ; c'est là que commence l'annexion pour finir bien au delà de Kiel, le grand port militaire alle-



mand, où on se rend de Hambourg en quelques heures.

De Hambourg à Kiel, pays plat, mais très-fertile, on peut admirer de grands pâturages où paissent une quantité de bestiaux.

Kiel est admirablement situé au fond d'une baie profonde, qui admet les plus grands cuirassés; c'est sans doute l'un des meilleurs ports militaires de l'Europe, c'est le premier de l'empire allemand.

Kiel est aujourd'hui tout-à-fait allemand ; ainsi étant entré dans un magasin pour acheter quelques photographies de la ville, je demandais depuis combien de temps Kiel appartenait à l'Allemagne. « Toujours » me répondit-on. Il me semblait me rappeler cependant, repliquai-je, que Kiel avait été une ville danoise. — Oh non, c'est une erreur ». Et voilà comment on apprend la géographie en voyageant. Qu'on vienne donc après cela nier l'utilité des voyages !

Les Allemands arriveront à démontrer au besoin que les Danois sont de vrais Allemands, de faux Danois.

Kiel, avec sa population de 44.000 habitants, n'a rien d'intéressant comme ville ; on y fait naturellement de grands travaux de fortification, et on y construit de vastes chantiers et docks pour la marine allemande, qui, il faut l'avouer, fait tous les jours de grands progrès.

Nous étions à Kiel un dimanche et quelque temps avant le départ de l'Empereur pour la Russie ; c'est dire que les grands cuirassés étaient en rade, qu'une quantité de marins et de soldats se promenaient en

ville. On commençait même à planter les mâts pour les immenses décorations que la ville se proposait de faire à l'occasion de la visite impériale.

Le costume des marins et officiers de marine est à peu près le même pour tous les pays, celui des Allemands diffère peu des autres. C'est peut-être du chauvinisme, mais je ne trouve aucun marin ayant le chic et la crânerie de nos robustes mathurins français. Nos officiers de marine ont aussi une réputation universelle de savoir-vivre, que n'ont pas ceux des marines étrangères.

Les environs de Kiel sont intéressants à visiter.

Après une journée fatigante, nous nous rendons à bord du vapeur danois qui doit en sept heures nous conduire à Korsoer; mais comme il ne part qu'à minuit, nous jugeons inutile de rester à attendre le départ sur le pont et nous gagnons nos cabines, pour nous préparer par un premier sommeil à subir la traversée qui est souvent assez désagréable. Le service de Kiel à Korsoer est fait le jour par un bateau allemand, la nuit par un bateau danois, ce dernier de beaucoup plus confortable que le premier, de l'aveu même des Allemands.

VI

LE DANEMARK

Après sept heures de traversée par une mer très-calme nous abordons à Korsœr, port danois de 3.000 habitants, qui doit en

partie son importance à ce qu'il sert de tête de ligne pour la route la plus directe de Copenhague au Continent. En mettant le pied sur la terre danoise, on éprouve un certain plaisir à se trouver enfin dans un pays dont les habitants non seulement nous sont sympathiques, mais à qui encore et surtout nous le sommes nous-mêmes. Ce pauvre Danemark a été, comme nous, mutilé par le même adversaire : c'est là une blessure qui, comme la nôtre, est d'une cicatrisation lente, on peut même dire impossible.

Le royaume de Danemark est composé d'un certain nombre d'îles, puis d'une partie tenant au Continent, le Jutland dont la plus grande section au sud a été amputée en 1863.

La population actuelle du Danemark est d'environ 2.000.000 habitants pour une superficie de 38.115 kilomètres carrés. L'armée sur le pied de guerre est de 50.000 hommes.

Le pays aussi bien sur le Continent que dans les îles est plat, très-légèrement mamelonné. La grande ressource du royaume est l'agriculture, plus des deux tiers du sol consistant en terres arables ; quelques belles forêts contiennent de beaux et grands hêtres qui arrivent à remplacer partout le chêne ; le hêtre est vraiment maintenant devenu l'arbre national danois.

La production agricole comprend surtout la betterave pour la fabrication du sucre, l'orge, le blé, le colza, l'avoine, etc.; mais ce sont les grands pâturages qui occupent le plus de place ; l'élevage tient le premier rang, il s'y fait sur une très-large

échelle, car d'après les derniers renseignements officiels on comptait 2.000.000 de bêtes à cornes ; 600.000 chevaux ; 50.000 porcs ; 50.000 moutons. On exporte en Angleterre une quantité d'animaux tels que bœufs, vaches et veaux ; les moutons et les porcs sont surtout expédiés en Allemagne.

Les chevaux, pour la cavalerie et pour les tramways vont en Allemagne, en Autriche et même en France.

La grande industrie agricole en dehors des céréales et de l'élevage est l'industrie laitière ; les beurres danois ont une réputation universelle, due surtout à leur bonne fabrication et à des qualités qui font qu'ils se conservent très bien. Rien que pour l'Angleterre on en a expédié, l'année dernière, pour plus de 60.000 millions de francs, il s'en expédie aussi en Amérique, en Asie, enfin un peu partout. Les vaches sont généralement petites, mais très bonnes laitières, car là où se fabrique le beurre, on tient plus à la qualité et à la quantité de lait qu'à la viande.

En 1885 l'exportation du beurre était de 16.000.000 de kilogrammes, tandis qu'en 1878 elle n'était encore que de 5 millions, c'est un acccroissement assez rapide, et que le gouvernement tend à augmenter par tous les moyens possibles, surtout par l'amélioration de la fabrication.

Les fermes-laitières du Danemark sont remarquables, et méritent de sérieuses visites de nos compatriotes agriculteurs.

Dans l'île de Fionie, à Middelfort, se cultive le houblon indigène ; il s'en faut d'ailleurs de beaucoup que cette production

suffise à la consommation entière du pays, qui est obligé d'en importer des quantités considérables, d'Allemagne surtout.

Il existe aussi en Danemark des écoles spéciales de laiterie ; écoles et élèves sont largement soutenus et subventionnés par le gouvernement.

Du reste, nous ne saurions mieux faire, au sujet de l'Agriculture, que de donner un extrait de la note publiée en 1886, par l'éminent vice-président de la Société nationale d'horticulture de France, M. Charles Joly, sur « *l'Enseignement agricole en France et à l'Etranger*. » Or, en parlant du Danemark, M. Joly dit : « Les progrès de l'Agriculture danoise sont dus surtout à l'influence de la Société Royale d'Agriculture et aux sociétés locales.

La Société Royale, dont la fondation remonte à 1769, publie des travaux d'économie rurale, organise des conférences nomades, fait faire des analyses chimiques, publie et répand des ouvrages sur les diverses cultures, pourvoit aux frais de voyages agricoles, fait au gouvernement des rapports sur tout ce qui concerne les intérêts ruraux et l'exportation des produits du sol ; enfin elle organise tous les trois ans un Congrès agricole général avec la coopération des Sociétés locales ; ce Congrès est accompagné d'un Concours d'animaux, de produits et d'instruments agricoles.

Les Sociétés d'agriculture locales sont fort nombreuses.

L'enseignement agricole proprement dit date du commencement du siècle ; c'est en

1801 qu'on institua à l'Université de Copenhague les premiers cours d'agriculture et d'économie rurale.

En 1849, on créa deux nouvelles chaires à l'Ecole polytechnique ; puis en 1858, on fonda définitivement à Copenhague l'Ecole supérieure agricole et vétérinaire. Cette école comprend cinq spécialités : les vétérinaires, les agriculteurs, les géomètres-arpenteurs, les horticulteurs et les forestiers ; la superficie de l'établissement avec ses champs d'expériences est de vingt hectares, et il est entouré d'un jardin botanique contenant les espèces de plantes, arbres et arbustes, les plus communs en Danemark.

En somme, l'Ecole supérieure est organisée sur le même plan que l'Institut agronomique de Paris ; cours théoriques professés par des savants distingués ; de la pratique scientifique mais pas de pratique agricole.

Les « Landboskoler » ou écoles secondaires sont au nombre de quinze ; à plusieurs on a joint des écoles de laiterie et de fromagerie.

Les plus remarquables sont :

1° L'Ecole rurale pratique et théorique de Noesgaard, fondée en 1849, sur les domaines de feu le général Classen ;

2° L'Ecole d'agriculture théorique d'Odense, ouverte le 1er octobre 1855 et soutenue par la Société patriotique de Fionie ;

3° L'Ecole d'agriculture théorique de Lyngby, à douze kilomètres de Copenhague, fondée en 1867, par une association de propriétaires des environs ;

4° L'Ecole d'agriculture de Fune, fondée en 1871 et analogue à celle de Lyngby.

Puis viennent au-dessous les « Folkehojskoler » ou écoles primaires supérieures, au nombre de soixante environ. Au lieu d'avoir recours aux fermes-écoles, qui ne réussissent pas dans le pays, la Société royale d'agriculture du Danemark a trouvé plus simple et plus économique de placer des élèves chez un certain nombre d'agriculteurs, au nombre de quatre-vingts environ, où leur travail paye leur entretien et leur fournit en outre un certain salaire.

Il est à remarquer que dans un grand nombre de ces écoles, on admet les jeunes filles qui reçoivent une instruction spéciale sur la laiterie et les ouvrages manuels de leur sexe ; c'est en partie à cette mesure qu'on doit les remarquables progrès qu'on a signalés en Danemark pour la laiterie dans les dernières années.

Parmi les publications périodiques qui traitent d'économie rurale, il faut citer :

1° *Le Journal d'Economie rurale*, fondé en 1815 ; il publie le compte-rendu des séances de la Société Royale d'Agriculture ;

2° *Le Journal hebdomadaire des Agriculteurs*, qui date de 1856 ;

3° *Le Petit Journal Agricole*, destiné aux petits fermiers et aux paysans ;

4° *La Feuille des Agriculteurs ;*

5° *L'Ami de l'Agriculteur ;*

6° *L'Agriculture.*

De plus, presque chacune des Sociétés d'Agriculture locale a son propre organe.»

L'enseignement horticole est aussi assez

répandu et subventionné par le gouvernement. »

Je me suis peut-être un peu trop étendu sur l'agriculture en Danemark, mais je ne dois pas oublier que, si d'un côté le pays s'en occupe beaucoup, notre département de Seine-et-Marne est, lui aussi, essentiellement agricole.

La mise aux champs des bestiaux ne se pratique pas comme chez nous. Il n'y a en général pas de haies ou de barrières séparant les diverses prairies. Les animaux sont attachés à des piquets plantés à une certaine distance les uns des autres ; à quelques animaux même on met des couvertures en toile. Ils passent les nuits dehors. Les moutons eux aussi sont attachés un par un, et ne se promènent pas par troupeaux de plusieurs centaines de têtes comme en France.

Le réseau des chemins de fer danois est assez considérable (1.300 kilomètres environ), vu le peu d'étendue du pays et en considérant surtout qu'à l'exception de ceux du Jutland, tous les autres sont dans des îles et sans communication directe avec le Continent. Les lignes n'ont qu'une seule voie ; les wagons sont ordinaires dans le genre des nôtres, on n'y trouve pas le confort de ceux d'Allemagne et de Suède ; dans le Jutland ils sont meilleurs.

Le Danois, comme homme, tient le milieu entre l'Allemand et le Suédois : il est vigoureux, de bonne santé et paraît content de son sort. Le costume est, à bien peu de chose près, pareil à celui de nos paysans français. Les habitations à la campagne

sont propres et bien tenues, le tout respire un air de bien être qu'on ne voit pas en Allemagne. Les mendiants et vagabonds y sont aussi inconnus.

Pour le Français voyageant en Danemark, la grande question est la langue ; on nous disait avant notre départ : en Danemark, en Suède et en Norwège, tout le monde parle français ; nous nous bercions de cette douce illusion, illusion entretenue par le capitaine de l'Œgir (le bateau qui nous avait amenés de Kiel à Korsœr) qui parlait admirablement français, et aussi par nos compagnons de chemin de fer qui, au nombre de quatre, parlaient tous français, quelques-uns allemand, d'autres anglais. Oui, mais tout cela devait être de courte durée, car nous nous aperçûmes bientôt que, malgré notre connaissance, en plus du français, de plusieurs langues étrangères, nous ne pouvions souvent pas nous faire comprendre. Dans les grands magasins, dans les administrations, on comprend toujours plus ou moins une langue étrangère, mais veut-on se faire indiquer son chemin, il faut parfois y renoncer.

VII

COPENHAGUE ET SES ENVIRONS

Avant de parler de Copenhague, jetons un coup d'œil rapide sur les quelques villes intéressantes du royaume danois. Entre

Korsœr, notre port d'arrivée, et Copenhague, se trouve Rœskilde, vieille ville qui jusqu'en 1445 a été la capitale du royaume ; elle a eu, paraît-il, jusqu'à 100.000 habitants ; aujourd'hui elle en compte 5.000. Il n'y a guère à y voir d'intéressant que sa cathédrale, belle église romane, achevée en 1084, et restaurée plusieurs fois depuis, notamment en 1868. Elle contient les tombeaux de presque tous les rois de Danemark ; quelques-uns de ces tombeaux sont remarquables.

Dans le Jutland nous trouvons Aarhus, très-vieille ville de 25.000 habitants, construite au bord d'une baie. Port assez considérable. Cathédrale datant de 1201. — Aalborg autre ville intéressante de 14.000 habitants. Vieilles maisons du XVIIe siècle, églises curieuses. Le pont du chemin de fer qui a 300 mètres de long a été construit en 5 années et finalement livré à la circulation en 1879. Les travaux ont eu lieu sous la direction d'ingénieurs français. — Frederikshavn, ville de 2.000 habitants n'offrant aucun attrait au touriste : c'est dans ce port qu'on débarque ou que l'on s'embarque selon le cas, de ou pour Gothembourg, en Suède.

Odense, la principale ville de l'île de Fionie, compte 21.000 habitants. Y voir quelques églises, et le château ; c'est la patrie du poëte Andersen.

Copenhague, dont la fondation remonte au XIIe siècle, compte aujourd'hui avec ses faubourgs 274.000 habitants ; elle est construite sur un des bras du Sund, c'est un excellent port.

Rappelons qu'en septembre 1807, les Anglais à la suite d'un guet-apens, digne de la loyauté connue des enfants de la perfide Albion, bombardèrent et incendièrent la ville, et prirent toute la flotte danoise. Ce fut l'anéantissement, pour un certain temps, de la puissance maritime et du commerce du Danemark. Aussi, malgré les relations nombreuses, commerciales et autres, qui relient actuellement les deux nations, l'Anglais n'est guère aimé du Danois, qui sait se souvenir. Du reste l'Anglais et l'Allemand ont laissé en Danemark des souvenirs cruels qui ne sont pas faits pour leur valoir l'amour du peuple danois : après chaque épreuve, il s'est remis courageusement au travail, et malgré tout, se maintient dans une prospérité qui plaît plus ou moins à ses voisins.

Le souvenir que m'a laissé Copenhague n'est pas aussi agréable que je l'aurais désiré ; cela tient à deux causes : la première, c'est que je venais de voir Hambourg, et la deuxième, c'est que pendant mon court séjour il a plu presque continuellement : malgré la meilleure volonté, une ville quelconque par la pluie ne paraît jamais bien séduisante.

Copenhague a quelques édifices remarquables, le Château de Rosenborg, la Bourse, l'Eglise Notre-Dame, le Théâtre National, etc.

Presqu'au centre de la ville se trouve une place, le Kongens Nytory (nouveau marché du Roi), grande place circulaire, où viennent aboutir treize rues, entre autres

la plus animée de la ville, l'Ostergade, qui va plus loin que la gare en passant devant Tivoli. Au milieu de cette place se trouve, dans un petit square, une statue équestre de Christian V. C'est de cette place que partent les tramways et omnibus. L'impériale des tramways est couverte, amélioration que nous pourrions adopter à Paris. Pas très loin de cette place nous voyons le château de Christiansborg, qui a été en partie détruit par un incendie en 1884. Non loin de ce château se trouve la Bourse, édifice construit en 1619-1640 dans le style Renaissance des Pays-Bas, avec une tour de 47 mètres.

Près de la Bourse est le port, et en traversant le canal on peut voir l'église du Sauveur (Vor Frelsers Kirke) datant de 1749. Le curieux de cette église est qu'on peut monter tout au sommet du clocher par un escalier extérieur de 397 marches.

Du haut de ce clocher on a une magnifique vue sur Copenhague; elle s'étend même jusqu'en Suède par les temps clairs.

Ne pas oublier de visiter le musée du fameux Thorwaldsen, le grand sculpteur danois. L'œuvre de cet artiste est considérable et se trouve en partie réunie dans le musée qui porte son nom ; on y voit son tombeau dans la cour du centre. Je ne veux pas décrire les nombreux musées de Copenhague, cela me mènerait trop loin.

Cependant, on ne peut passer sous silence celui de Jacobsen, le riche brasseur, l'ami des arts, le Mécène des artistes français, et qui le leur prouve d'une façon très mar-

quée. Tous les journaux ont parlé de son exposition artistique et de la manière affable avec laquelle il avait fait venir et reçu nos premiers artistes parisiens.

Nous avons parlé du château de Rosenborg qui se trouve au milieu de la ville dans un grand parc garni de magnifiques arbres. Son musée est curieux.

Le jardin botanique de Copenhague, un des plus beaux d'Europe, a une belle serre monumentale, et on a su profiter avec habileté des inégalités du terrain pour faire un joli parc.

Les anciennes fortifications du côté de la terre ont été démolies et transformées en charmantes promenades bien ombragées et bien entretenues ; près de la gare, le nouveau parc est ravissant, avec pièces d'eau, belles pelouses, nombreuses statues, la plupart dues à des artistes français.

Au moment de notre passage l'exposition de Copenhague battait son plein. Cette exposition spéciale surtout aux pays scandinaves était réellement fort remarquable, et la section française, bien placée, tenait haut et ferme l'honneur de notre industrie. L'Exposition touche à Tivoli, le seul lieu de plaisir de la ville, ouvert depuis le matin jusqu'à minuit, offrant de nombreux divertissements et des restaurants, rendez-vous des familles dès six heures du soir. On peut y conduire, le mari sa femme, et la mère, sa fille ; la belle-mère sans crainte y laisse aller son gendre.

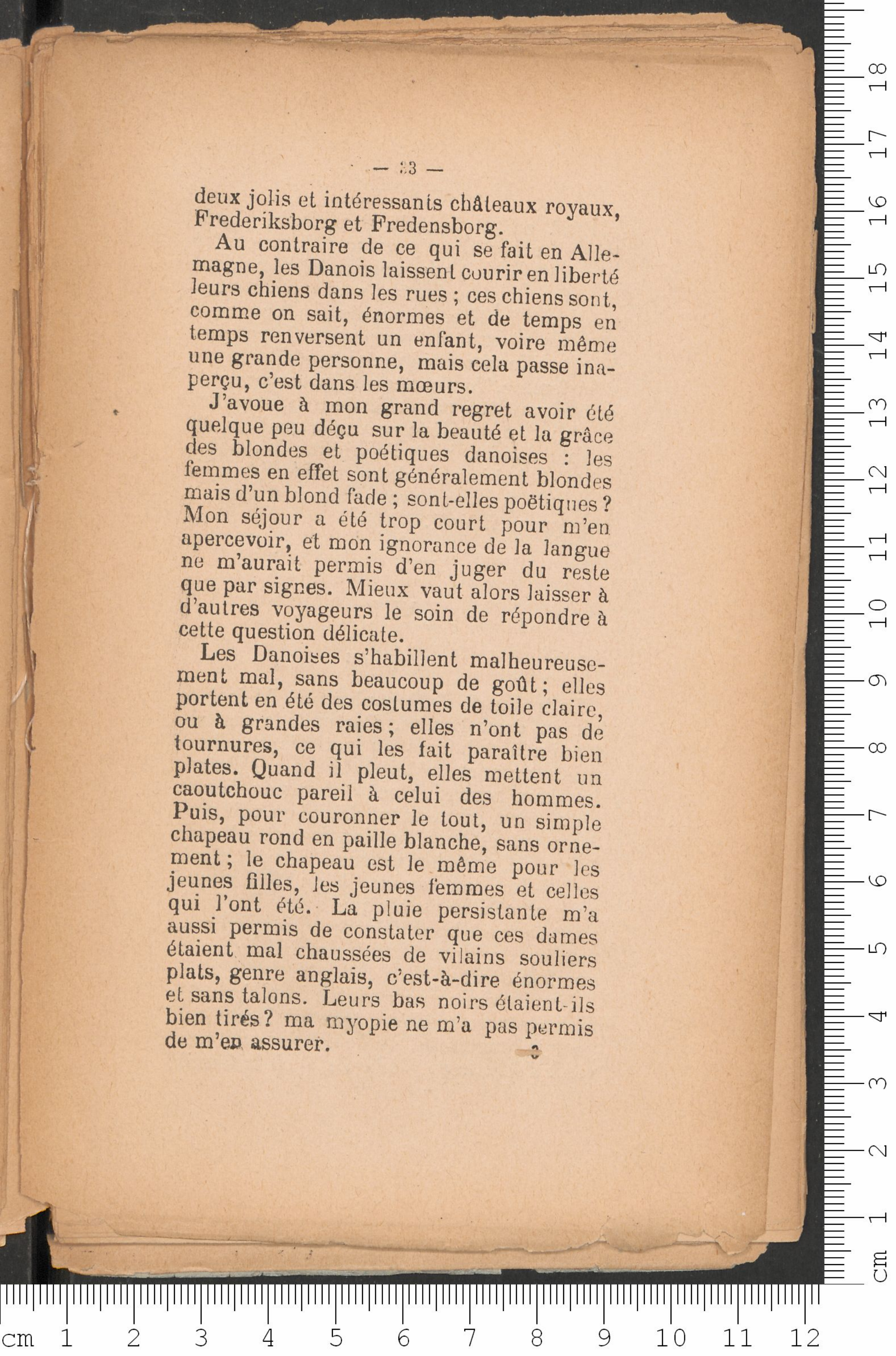
On pourrait écrire un volume entier sur Copenhague, aussi je ne saurais mieux faire

que d'engager mes compatriotes à aller y passer quelques semaines. Les environs de Copenhague sont aussi charmants.

Le Dyrehave, magnifique bois de hêtres avec des bandes de chevreuils et d'autres grands animaux. Très-fréquenté les jours de fête. Un peu plus loin Klampenborg, établissement de bains de mer avec de nombreuses maisons de campagne dans les environs.

On ne doit pas manquer de faire l'excursion d'Helsingor, dont nous avons fait Elseneur, vieille ville commerçante de 9.000 habitants, sur la partie la plus étroite du Sund : de là on se rend eu bateau à vapeur à Helsinborg, en Suède, en 20 minutes. Au N.-E. de la ville d'Elseneur se trouve le château fort de Kronbourg, qui date de 1585 ; c'est là que le gouvernement danois prélevait un droit de péage sur tous les bateaux qui passaient dans le Sund, droit qui a été racheté en 1857 par les nations intéressées pour la somme de 86.000.000 de francs. C'est à Elseneur que Shakespeare place son fameux drame d'Hamlet, et chose bien curieuse, on vous montre le tombeau d'Hamlet, ainsi que la rivière où s'est noyée Ophélie. C'est bien joli, la légende. Du reste, cela ne surprend aucunement le touriste ; car je me rappelle qu'en visitant le château d'If, à Marseille, on m'a fait voir non-seulement le cachot de Monte-Cristo, mais le trou même par lequel il a pu passer dans le cachot de l'abbé Faria : il est vrai que nous étions à Marseille.

De Copenhague à Elseneur, on passe



deux jolis et intéressants châteaux royaux, Frederiksborg et Fredensborg.

Au contraire de ce qui se fait en Allemagne, les Danois laissent courir en liberté leurs chiens dans les rues ; ces chiens sont, comme on sait, énormes et de temps en temps renversent un enfant, voire même une grande personne, mais cela passe inaperçu, c'est dans les mœurs.

J'avoue à mon grand regret avoir été quelque peu déçu sur la beauté et la grâce des blondes et poétiques danoises : les femmes en effet sont généralement blondes mais d'un blond fade ; sont-elles poëtiques ? Mon séjour a été trop court pour m'en apercevoir, et mon ignorance de la langue ne m'aurait permis d'en juger du reste que par signes. Mieux vaut alors laisser à d'autres voyageurs le soin de répondre à cette question délicate.

Les Danoises s'habillent malheureusement mal, sans beaucoup de goût ; elles portent en été des costumes de toile claire, ou à grandes raies ; elles n'ont pas de tournures, ce qui les fait paraître bien plates. Quand il pleut, elles mettent un caoutchouc pareil à celui des hommes. Puis, pour couronner le tout, un simple chapeau rond en paille blanche, sans ornement ; le chapeau est le même pour les jeunes filles, les jeunes femmes et celles qui l'ont été. La pluie persistante m'a aussi permis de constater que ces dames étaient mal chaussées de vilains souliers plats, genre anglais, c'est-à-dire énormes et sans talons. Leurs bas noirs étaient-ils bien tirés ? ma myopie ne m'a pas permis de m'en assurer.

Bref, en quittant le Danemark, j'ai le très vif regret de n'y avoir pas rencontré (il y en a sans doute) une seule femme dont on dit « la jolie femme » et qui vous fait retourner la tête, je ne dis pas tourner la tête. Ce n'est donc pas encore le pays où je conseillerai aux célibataires d'aller chercher femme. Toute cette critique cependant, causée peut-être par l'effet du temps sombre et pluvieux, n'enlève rien aux qualités du peuple danois, ni à l'affabilité des habitants et habitantes de cet hospitalier petit royaume que nous avons parcouru avec le plus grand intérêt.

VIII

LA SUÈDE

La traversée de Copenhague à Malmö se fait en deux heures. Partis de la capitale danoise à 6 heures du matin nous débarquions au port suédois à 8 heures. Pendant ces deux heures on ne perd pas de vue les côtes, car à un moment donné on voit parfaitement et les côtes danoises et celles de Suède. Il y a des vapeurs fréquemment, c'est-à-dire au moins 4 ou 5 fois par jour et cela dans chaque sens. La table étant servie à bord du vapeur, nous en profitâmes de façon à perdre moins de temps une fois à terre.

Nous avions une certaine impatience de fouler la terre suédoise, terre d'où partit, il y a déjà longtemps, un de nos ancêtres pour venir s'établir en Hollande, d'où la famille

vint directement dans le département de Seine-et-Marne, à Melun. Ce qui fit l'étonnement des Suédois, ce fut qu'ayant un nom suédois je ne parlais pas un mot de la langue. Je le regrettais encore bien plus qu'eux.

On comptait en Suède au dernier recensement de **1884**, **4.644.448** habitants.

La presqu'île scandinave qui comprend la Suède et la Norwège est un pays des plus accidentés ; nous ne saurions mieux comparer l'aspect du pays qu'à une immense vague qui aurait été pétrifiée. Les côtes en sont découpées d'une façon très curieuse et forment ces fameux fjords ou baies qui entrent très avant dans les terres ; de plus une quantité de ruisseaux et petits cours d'eau, et de grands lacs donnent à ce pays un aspect tout particulier. Quelques-uns de ces magnifiques lacs sont reliés entre eux par des canaux, nous citerons entre autres le canal de Trolhattan qui, par de nombreuses écluses, fait communiquer l'Atlantique avec le lac Vener ; celui-ci est réuni à son tour au Vetter, et par le canal de Gotha et d'autres lacs, débouche dans la Baltique. Les petits cours d'eau ont souvent des cascades merveilleuses de beauté.

Le climat de la Suède est assez froid, surtout sur les bords de la Baltique, mais néanmoins, grâce à l'absence de brusques changements de température, le pays est très salubre, les maladies épidémiques y sont inconnues.

Vu l'immense longueur de ces pays, les températures y sont bien différentes. Ainsi

la Scanie au sud de la Suède, la partie la plus plate et en même temps la plus fertile, a une température moyenne de 8° (celle de Paris est de 10°34'). A Stockholm, sous le 59e parallèle, la température moyenne descend à 5°56'. Dans la Scanie et l'île de Gotland, le mûrier, le châtaigner et le noyer poussent bien ; la vigne en espalier donne souvent des grappes qui arrivent à maturité. A Stockholm, le hêtre ne supporte plus l'hiver, il ne dépasse guère la latitude de Calmar, tandis qu'en Norwège, il va au delà de Bergen ; le chêne même commence à souffrir ; il y est peu vigoureux, on le trouve jusqu'au delà de Géfle.

Le sud de la Suède produit plus de céréales qu'il n'en consomme ; par contre, le pays au-dessus du 61e degré fournit à peine la quantité nécessaire à sa propre consommation.

Le froment et le houblon ne mûrissent que jusqu'au 62e degré ; le cerisier fleurit, mais ses fruits ne mûrissent plus au delà du 63e, le pommier se trouve jusqu'à 65°10', le prunier jusqu'à 64°, le groseiller, le fraisier, le framboisier se rencontrent, dit-on, jusqu'au Cap-Nord ; la culture de l'avoine est impossible au delà du 64e. Le seigle et l'orge seuls mûrissent jusqu'en Laponie. Il pousse dans le Nord beaucoup « d'Oxyria reniformis » espèce d'oseille, qui se fait cuire et qu'on mélange surtout à la farine pour en faire un pain spécial appelé « flad brod » ; dans le Sud cependant ce pain est fait avec de la farine de blé ou d'orge mélangée avec des pommes de terre ou de la farine de pois.

Chose curieuse, les feuilles de la plupart des arbres sont beaucoup plus grandes et plus vertes au nord qu'au sud; on ne peut attribuer cette différence qu'à la longueur inusitée de la lumière pendant la végétation.

A Stockholm, la fonte des neiges commence vers la fin avril, et peu de jours après on voit avec surprise la terre se couvrir de verdure. La végétation est d'autant plus rapide en été, qu'on s'avance vers le Nord. Au mois de juin la nuit est presque nulle, dans certaines contrées la terre, toujours échauffée sans déperdition nocturne de calorique, produit l'orge en 6 ou 7 semaines.

L'Agriculture qui a été négligée est aujourd'hui florissante. Les provinces méridionales, dont le sol est naturellement fertile, ont l'aspect riant et plantureux des plus riches plaines de France, dans la Scanie principalement.

Ce qui étonne quelque peu le voyageur, c'est de voir souvent au milieu des plaines les plus riches d'énormes blocs de pierre de distance en distance. Ces blocs ont été amenés là il y a des siècles par un cataclysme quelconque, et l'enlèvement coûterait plus cher que la place qu'ils occupent ne rapporterait d'argent.

En 1825, la production en céréales ne suffisait pas à la consommation des habitants, tandis qu'aujourd'hui on en exporte de grandes quantités.

Les pâturages couvrent aussi une grande étendue, 180.000 kilomètres carrés. D'après les derniers documents officiels que nous

avons entre les mains, on comptait en Suède 1.875.000 bêtes à cornes ; 1.539.000 moutons ; 421.000 chevaux ; 339.000 porcs ; 122.000 chèvres et 140.000 rennes apprivoisés.

La grande richesse du pays est certainement représentée par les immenses forêts qui en Suède couvrent 175.698 kilomètres carrés.

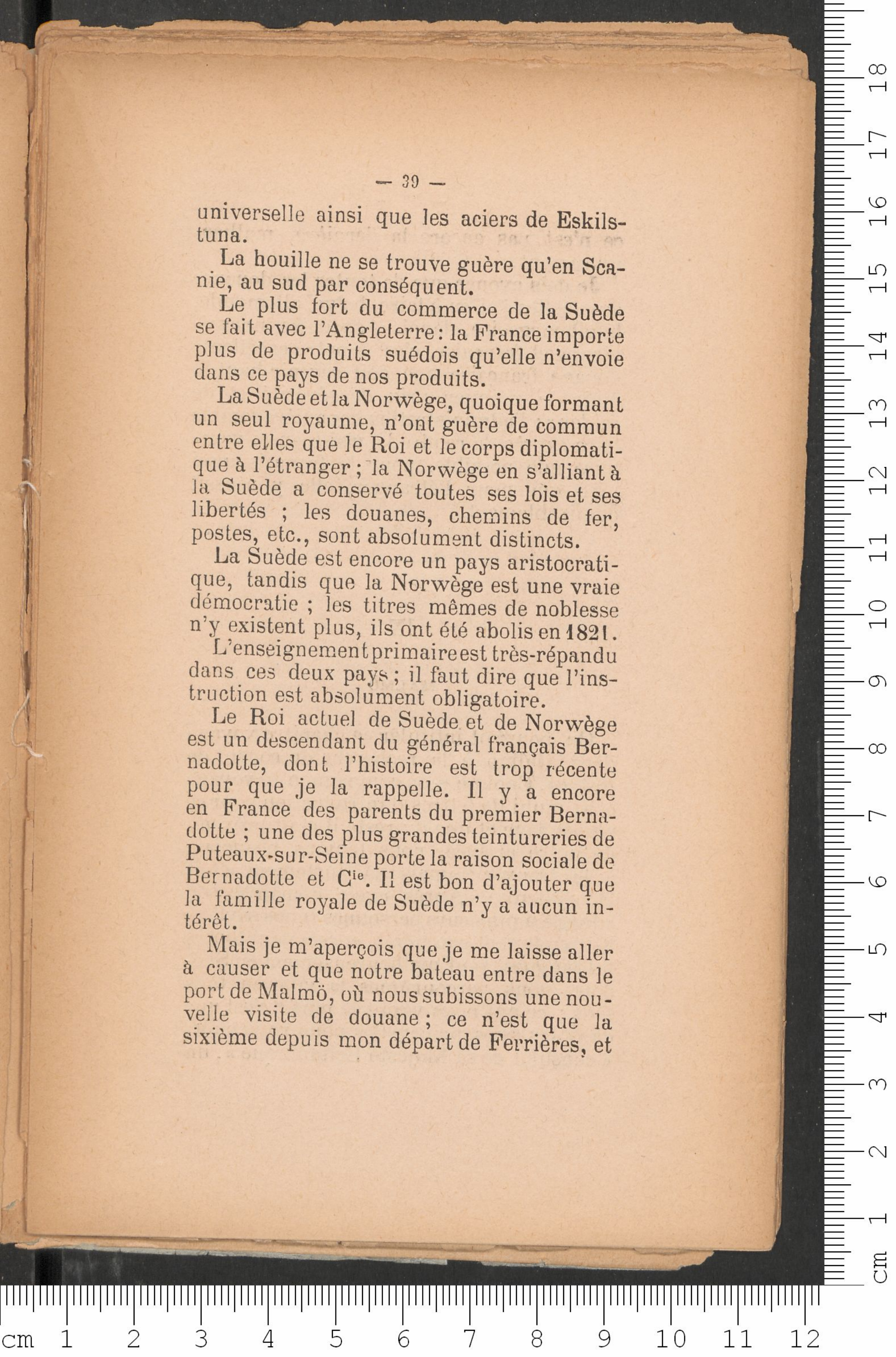
Elles appartiennent à l'Etat, à des particuliers et à des Compagnies qui en font l'exploitation,

On estime la consommation annuelle de bois, tant pour la Suède même que pour l'exportation, à 28.000.000 stères.

Les bois sont abattus et débarrassés de leur écorce sur place, puis généralement flottés par de petits cours d'eau jusqu'à un grand lac où une scierie mûe par l'eau fait prendre au bois les différentes formes sous lesquelles il est employé, planches, madriers, poutres, etc. La principale exploitation est celle du sapin rouge (Pinus sylvestris, pin sylvestre), dont le bois vaut environ 10 °/₀ de plus que celui du sapin blanc (Abiès épicéa).

On peut dire que toutes les forêts sont composées de pins et de sapins, ces deux espèces sont souvent mélangées, mais plus on va au Nord plus on voit le sapin, car le pin sylvestre ne résisterait pas à certains froids ; quant au bouleau, on le voit partout, jusqu'au pied des glaciers, c'est l'arbre que l'on rencontre le plus au nord.

Les richesses métallurgiques de la Suède consistent en minerais de fer et de cuivre. Les fers de Dalécarlie ont une réputation



universelle ainsi que les aciers de Eskilstuna.

La houille ne se trouve guère qu'en Scanie, au sud par conséquent.

Le plus fort du commerce de la Suède se fait avec l'Angleterre : la France importe plus de produits suédois qu'elle n'envoie dans ce pays de nos produits.

La Suède et la Norwège, quoique formant un seul royaume, n'ont guère de commun entre elles que le Roi et le corps diplomatique à l'étranger ; la Norwège en s'alliant à la Suède a conservé toutes ses lois et ses libertés ; les douanes, chemins de fer, postes, etc., sont absolument distincts.

La Suède est encore un pays aristocratique, tandis que la Norwège est une vraie démocratie ; les titres mêmes de noblesse n'y existent plus, ils ont été abolis en 1821.

L'enseignement primaire est très-répandu dans ces deux pays ; il faut dire que l'instruction est absolument obligatoire.

Le Roi actuel de Suède et de Norwège est un descendant du général français Bernadotte, dont l'histoire est trop récente pour que je la rappelle. Il y a encore en France des parents du premier Bernadotte ; une des plus grandes teintureries de Puteaux-sur-Seine porte la raison sociale de Bernadotte et Cie. Il est bon d'ajouter que la famille royale de Suède n'y a aucun intérêt.

Mais je m'aperçois que je me laisse aller à causer et que notre bateau entre dans le port de Malmö, où nous subissons une nouvelle visite de douane ; ce n'est que la sixième depuis mon départ de Ferrières, et

ce n'est pas encore la dernière, malheureusement.

Je dois avouer que de toutes les douanes auxquelles j'ai eu à faire, belge, allemande, hambourgeoise, danoise, suédoise, norwégienne et française, c'est à notre excellente douane française que doit revenir haut la main le premier prix de sévérité et de raideur : l'administration douanière semble faire exprès de rendre la visite aussi vexatoire que possible, pour le français aussi bien que pour l'étranger, elle y réussit admirablement.

IX

MALMÖ

On pourrait intituler ce chapitre voyage dans Malmö à la recherche du consul de France. Comme mon compagnon de voyage était muni de lettres d'introduction pour ce personnage et que du reste il était prévenu de notre arrivée, nous tenions beaucoup à le trouver ; mais là justement était la difficulté. Après avoir demandé son adresse à plusieurs personnes (nous savions heureusement son nom), et cela dans toutes les langues, sauf malheureusement en Suédois, nous parcourûmes la ville en tous sens ; ce qui nous vexait le plus, c'est que dans les rues principales nous voyions ici « consulat de sa Majesté Britannique », un

peu plus loin, « consulat de l'empire d'Allemagne », ces indications sur d'énormes plaques très en vue; mais la bienheureuse inscription « consulat de France » demeurait invisible. Quand enfin nous trouvâmes notre homme, nous vîmes avec regret que rien, mais absolument rien n'indiquait que nous étions enfin chez l'agent consulaire de la République Française à Malmö.

Dans le cours de nos différents voyages aussi bien en Suède qu'ailleurs, nous avons toujours remarqué que nos agents consulaires avaient l'air de se cacher ; ils devraient arborer fièrement, comme leurs confrères anglais et allemands, leurs titres sur leurs portes : quand par hasard un français a besoin d'aller à son consulat, il ne serait pas réduit à autant de démarches et d'ennuis que nous.

Une fois notre agent consulaire trouvé, je dois dire que nous avions à faire à l'homme le plus aimable et le plus désireux de nous faire voir ce qui pouvait nous intéresser, et, ce qui ne gâtait rien à l'affaire, il parlait fort bien le français, quoique Suédois.

Malmö compte actuellement 45.000 habitants, c'est le chef-lieu de la Scanie, la province la plus fertile de Suède, et en même temps le port d'embarquement le plus direct pour se rendre de Stockholm sur le continent, ce qui lui donne, on le comprend encore, plus d'importance. C'est la troisième ville de Suède, car elle vient après Stockholm et Gothembourg.

Le monument le plus intéressant de Malmö est sans contredit son Hôtel de

Ville qui se trouve sur la grande place le Stortorg. L'Hôtel de Ville date de 1546, il a été restauré en 1869.

C'est un édifice en briques et pierres du style hollandais de la renaissance et fort curieux. Dans la partie supérieure de la façade se trouvent des niches garnies de statues de pierre.

La plus belle salle de l'édifice a 34 mètres 50 centimètres de long, 11 mètres de large et 9 mètres 50 centimètres de haut, on l'appelle la Knutsal, c'est dans cette salle que s'assemblait autrefois le guilde de Saint-Canut.

Dans la résidence, habitée par le gouverneur de la province et qui n'a rien de bien intéressant, on montre la salle où mourut Charles XV en 1872 à son retour des eaux d'Aix-la-Chapelle.

Malmö était autrefois en partie fortifiée, il ne reste plus aujourd'hui que le château de Malmöhus, construction du XVI[e] siècle qui sert maintenant de prison. Dans les environs du château se trouvent d'abord le cimetière, puis de belles promenades et enfin le parc du roi, Slottspark, on plutôt Kung Oscar Park, d'une étendue de plusieurs hectares, construit sur les anciens fossés de la citadelle, il y a environ 18 ans ; ce parc qui appartient à la ville et qui sert de lieu de réunion et de promenade est planté de beaux et nombreux arbres. Au centre se dresse un grand chalet, qui est en même temps restaurant et café-concert.

C'est ici que pour la première fois en Suède il m'a été donné d'assister à un repas national, tout à la suédoise : heureusement

que les hôtes charmants réunis par notre amphitryon pour fêter notre venue dans leur pays joignaient à leur amabilité une connaissance parfaite de la langue française. Tous avaient été à Paris déjà plusieurs fois, et tous aussi se proposaient d'y revenir en 1889 pour voir notre exposition à laquelle malheureusement ni la Suède ni le Danemark ne prennent part officiellement. La Norwège seule, avec son tempérament essentiellement démocratique, y viendra officiellement.

Il existe en Suède dans toute maison qui se respecte ce qu'on appelle la table des beurrées (Smörgăsbord): cette table est généralement dressée dans une pièce autre que la salle à manger, si faire se peut ; ou alors dans un coin de celle-ci ; le centre de la pièce étant réservé naturellement à la vraie table du dîner. Avant donc de se mettre à table on se rend à la table des beurrées, et chacun se sert à sa fantaisie ; il faut dire qu'on reste debout et qu'on mange tout en causant et en se promenant ; les plats de cette table que nous appellerions volontiers hors d'œuvre sont fort nombreux : notamment caviar, sardines, jambon, saumon fumé, renne, élan, harengs marinés, radis, fromage, beurre, tranches de pain noir et blanc coupées très minces, ainsi du reste que toutes les viandes. A un bout de la table se trouvent une pile de petites assiettes et un peu partout sur la table, arrangés avec une certaine symétrie et un certain goût, petites fourchettes, couteaux et cuillers. Quand chacun a pris à son goût un ou plusieurs

de ces hors d'œuvre, on prend alors soit un verre de bière, soit un petit verre d'eau-de-vie suédoise, de grain ou de betterave, légèrement parfumée de fenouil ou d'anis. On passe ensuite à la salle à manger et on attaque le potage.

Cette habitude du Smörgăsbord se pratique même dans les hôtels. Autre particularité de la vie suédoise : il n'est pas admis, dans un dîner de quelque peu d'apparat, qu'on boive seul ; chaque fois que vous désirez boire, il vous faut appeler l'attention d'un de vos voisins ou voisines et lui dire que vous désirez boire à sa santé ; la personne ainsi interpellée, doit à son tour et en même temps que vous boire ou tout au moins tremper ses lèvres dans le liquide. C'est une coutume, ma foi, fort originale à laquelle on s'habitue fort vite. Elle se pratique ainsi : vous désirez boire avec votre vis-à-vis par exemple ; vous prenez votre verre, et en le faisant, vous appelez votre compagnon par son nom en ajoutant ce mot skăl (prononcez skole) qui veut dire à votre santé, et en même temps vous faites un léger salut, auquel on répond ; vous buvez, vous regardez de nouveau votre voisin, vous refaites un nouveau salut et posez votre verre : le plus grand honneur est de vider entièrement le verre, et en faisant le second salut, de bien faire voir à votre compagnon votre verre entièrement vide. Ceci est parfait, mais il faudrait pour y suffire sans danger pour sa tête, avoir des verres contenant seulement quelques gouttes de liquide.

En dehors de ce que nous venons de si-

gnaler, le dîner est servi à la française, les mets sont à peu de choses près comme en France, sauf qu'avec le rôti sont servies les confitures, les compotes et la salade. On en met généralement dans une petite assiette à part, et on mange, avec ou après son rôti selon son goût.

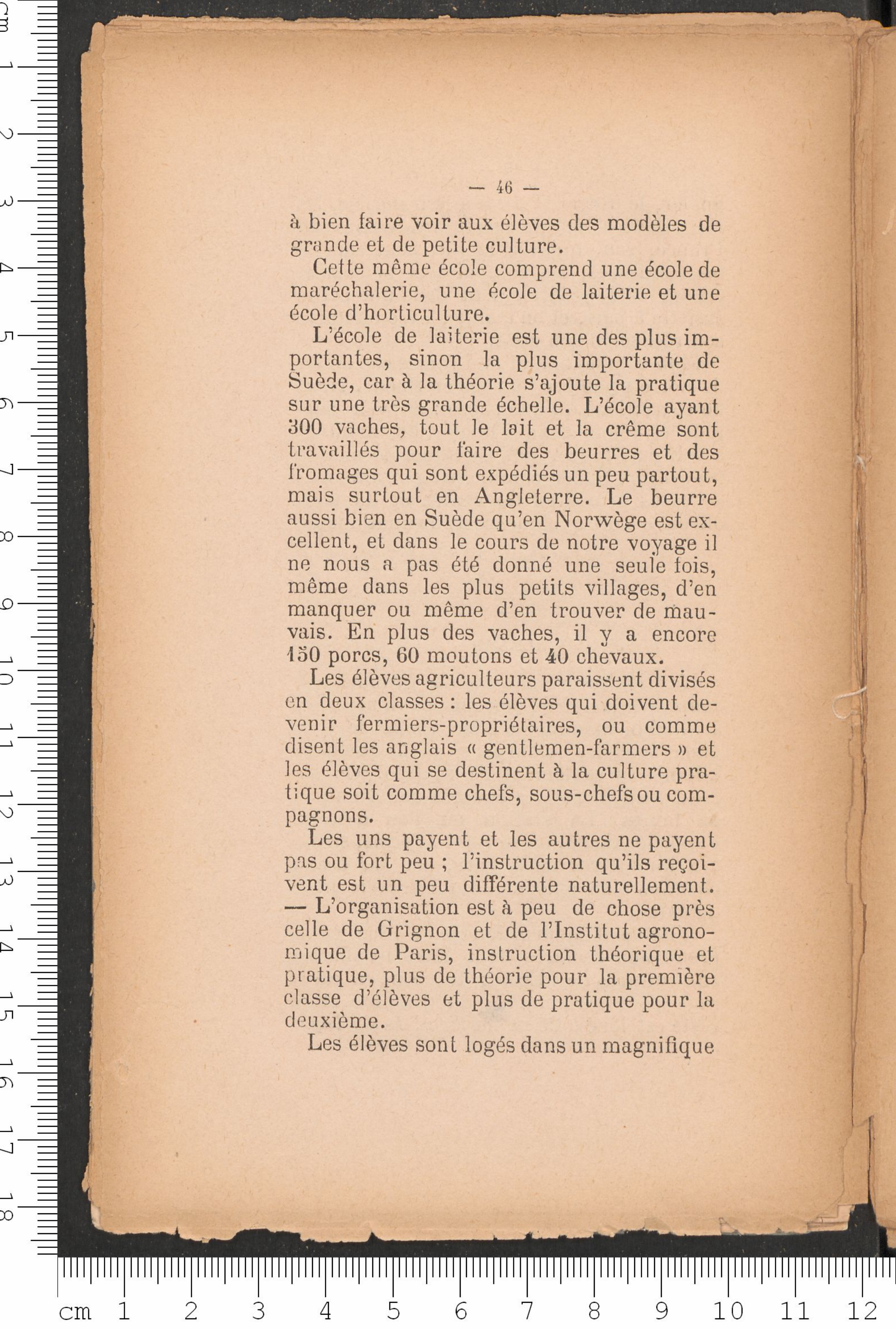
Mon compagnon et moi fûmes enchantés de notre première journée en Suède. Nous ne regrettions qu'une chose : de voir partout les vêtements que nous étions habitués à voir en France. Les costumes locaux se perdent en Suède comme partout ailleurs ; de rares provinces du centre et du nord offrent encore quelques costumes nationaux.

X

ALNARP

L'agriculture étant une des grandes ressources de la Suède, nous ne pouvions, étant à Malmö, manquer d'aller visiter le Grignon suédois, Alnarp, situé à quelques kilomètres seulement de Malmö. On s'y rend facilement par chemin de fer en peu de temps. La station où l'on descend s'appelle Akarp, on se rend à l'école, située à 2 kilomètres de la gare, par de beaux chemins bien entretenus qui traversent le domaine.

L'Ecole d'Alnarp, fondée en 1868, comprend 563 hectares dont 350 sont affectés aux cultures de l'Ecole; 100 sont en pâturage pour les animaux du domaine et le reste est loué à de petits fermiers de façon



à bien faire voir aux élèves des modèles de grande et de petite culture.

Cette même école comprend une école de maréchalerie, une école de laiterie et une école d'horticulture.

L'école de laiterie est une des plus importantes, sinon la plus importante de Suède, car à la théorie s'ajoute la pratique sur une très grande échelle. L'école ayant 300 vaches, tout le lait et la crême sont travaillés pour faire des beurres et des fromages qui sont expédiés un peu partout, mais surtout en Angleterre. Le beurre aussi bien en Suède qu'en Norwège est excellent, et dans le cours de notre voyage il ne nous a pas été donné une seule fois, même dans les plus petits villages, d'en manquer ou même d'en trouver de mauvais. En plus des vaches, il y a encore 150 porcs, 60 moutons et 40 chevaux.

Les élèves agriculteurs paraissent divisés en deux classes : les élèves qui doivent devenir fermiers-propriétaires, ou comme disent les anglais « gentlemen-farmers » et les élèves qui se destinent à la culture pratique soit comme chefs, sous-chefs ou compagnons.

Les uns payent et les autres ne payent pas ou fort peu ; l'instruction qu'ils reçoivent est un peu différente naturellement. — L'organisation est à peu de chose près celle de Grignon et de l'Institut agronomique de Paris, instruction théorique et pratique, plus de théorie pour la première classe d'élèves et plus de pratique pour la deuxième.

Les élèves sont logés dans un magnifique

bâtiment affectant la forme d'un château, et situé au milieu d'une partie anglaise très-bien tenue. Un peu plus loin est la ferme proprement dite, puis la laiterie, et enfin dans un carré spécial l'école d'horticulture. Les élèves viennent y suivre des cours de culture.

Cette école, qui comprend quelques serres, un jardin botanique et un jardin d'agrément et potager, est en parfaite condition pour permettre aux élèves d'acquérir toute la connaissance horticole dont ils pourront avoir besoin au sortir de l'école. Nous y avons trouvé des plantes intéressantes.

Les élèves de l'école d'agriculture d'Alnarp sont au nombre d'une quarantaine pour la première classe, et environ soixante à soixante-dix pour la deuxième classe. Nous aurions peut être pu donner encore d'autres détails, mais les nombreux documents que l'administration suédoise a bien voulu nous remettre étant naturellement dans la langue du pays, force nous est de nous contenter des notes prises sur place.

En plus de l'école d'Alnarp dont nous venons de parler, il y a encore l'école d'agriculture d'Ultuna, près d'Upsal. Cette école a été fondée en 1848, elle a une étendue de 372 hectares et on y a installé deux stations météorologiques.

Les deux écoles d'Alnarp et d'Ultuna sont les deux premières, puis viennent ensuite une vingtaine d'autres petites écoles d'agriculture situées dans différentes provinces ; la plus ancienne date de 1835.

Certains propriétaires reçoivent dans leurs fermes une douzaine d'élèves, l'Etat leur alloue 278 fr. par élève. Ils sont sous la surveillance directe de l'Académie d'agriculture de Stockholm qui a été fondée en 1813 avec une ferme modèle et une station agronomique.

Depuis 1876, elle a établi quatre nouvelles stations agronomiques à Skara, Hamlstad, Calmar et Vesteraes, qui reçoivent des subventions annuelles de l'Etat ou des Sociétés d'agriculture.

Il y a en Suède six écoles de laiterie à Bergqvara, à Ultuna, à Haddorp, à Glastorp, à Varplosa, et celle d'Alnarp déjà mentionnée.

Les Sociétés suédoises d'agriculture sont au moins au nombre d'une vingtaine répandues dans les différentes provinces.

De l'avis de toutes les personnes compétentes l'agriculture fait en Suède d'énormes progrès, progrès intéressants à suivre de près.

XI

DE MALMÖ A STOCKHOLM

La distance par chemin de fer de Malmö à Stockholm est de 618 kilomètres ; les express la franchissent actuellement en 15 heures.

Les chemins de fer suédois et norwégiens rappellent ceux d'Allemagne ; ainsi, les wagons y sont aussi confortables.

Un corridor va d'un bout à l'autre du wagon, et sur ce corridor viennent s'ouvrir les différents compartiments. Il y a toujours un water-closet à l'une des extrémités ; de même que chez nous, il y a des compartiments spéciaux pour « dames », d'autres aussi pour les personnes qui ne fument pas, mais au lieu de « Fumeurs », la pancarte dit « Non Fumeurs ». Si les voyageurs sont peu nombreux, on peut se mettre deux dans chaque compartiment : on est très à l'aise pour passer la nuit. A chaque extrémité du wagon existe une plate-forme extérieure qui permet au touriste d'admirer le paysage tout à son aise. Dans le corridor, une sorte de petite servante accrochée à la paroi du wagon, porte une carafe et deux verres. Cette eau est changée à chaque station où le train s'arrête ; les trains en général, qu'ils soient express ou omnibus, restent au moins cinq minutes à chaque station. En Suède on est grand buveur d'eau, surtout hors des repas, et on trouve dans toutes les salles d'attente, sur les tables, des plateaux avec des verres et une carafe toujours pleine ; de même sur les quais des gares, il y a une fontaine et un gobelet suspendu à une chaînette comme aux fontaines Wallace de Paris. Cet endroit est toujours très entouré.

Dans le corridor du wagon, une pancarte en quatre langues, français, anglais, allemand et suédois ou norwégien selon le cas, indique les heures de la marche du train et les stations où on s'arrête pour le déjeuner, le dîner et le souper, avec le

temps d'arrêt qui est généralement d'une demi-heure. Les lignes de chemins de fer sont tantôt à voie ordinaire, tantôt à voie étroite dans les endroits où l'on a eu de grandes difficultés de construction. Les trains sont peu nombreux sur les lignes suédoises et norwégiennes; ils marchent lentement; sur beaucoup de points même ils ne circulent pas la nuit, ce qui ne manque pas d'étonner dans un pays où, en été au moins, les nuits ont presque la clarté du jour. Le mouvement des voyageurs est fort peu actif, et les trains express sont rares, un par jour généralement dans chaque sens. Les autres trains omnibus, la plupart du temps, comportent, en plus des quelques wagons de voyageurs nécessaires, une longue file de wagons de marchandises. La classification des voitures varie beaucoup selon les lignes : sur quelques-unes il y a les trois classes, sur d'autres première, deuxième ; mais le plus souvent seulement deuxième et troisième classe; je crois du reste que la seule différence entre les premières et les deuxièmes consiste simplement en ceci, que les unes sont en velours rouge, les autres en drap bleu ; quant au confort, il est exactement le même. Le contrôle se fait, comme en Allemagne, dans le train même. Aux stations on ne fait que délivrer les billets; on ne les collecte donc pas à la sortie des voyageurs.

En une demi-heure de Malmö nous sommes à Lund, ville qui n'a actuellement que 15.000 habitants, mais qui en a compté, dit-on, jusqu'à 200.000.

L'Université de Lund, fondée en 1688 et fréquentée par environ 600 étudiants, est célèbre ainsi que sa cathédrale commencée en 1145 par l'archevêque Eskil. Lund nous a fait l'effet d'une petite ville triste dont les rues sont peu animées. La cathédrale est, avec celle d'Upsal, un des seuls beaux monuments qui rappellent en Suède la période catholique. Elle est dans le style roman, avec une façade flanquée de deux tours et une belle abside. Elle mérite une visite du touriste. La ville, entourée de jolies promenades, possède un des plus beaux jardins botaniques de Suède et de Norwège, avec ceux d'Upsal et de Christiania.

Quand on arrive dans le nord de la Scanie et avant même de quitter cette province, on laisse derrière soi la partie riante et fertile pour traverser une contrée uniforme, avec des bruyères et des marécages. Le Småland est presque partout couvert de rochers et de forêts : c'est un pays singulier ; c'est le « Skog », la forêt, qui contraste avec le « Lund » le riant jardin ; c'est le pays de l'ombre, le pays des légendes, c'est la forêt qui ne quitte pour ainsi dire plus le voyageur jusqu'en Laponie. Ce chaos de rochers, d'îles, de lacs, de collines, de forêts et de marais est le produit des glaciers dont la Suède a été couverte il y a des siècles. Aussi, non-seulement les roches sont polies et arrondies, mais encore on en retrouve au milieu de certains champs, comme je le disais dans un précédent chapitre.

On comprend la grande difficulté qu'a

présentée la construction de la voie ferrée au milieu d'un tel pays. Il a fallu partout tailler dans le roc, établir des remblais dans les lacs et traverser les rivières. De temps en temps la forêt s'arrête et laisse voir une certaine étendue de terre, divisée par des clôtures en sapins fendus et reliés entre eux. Dans ces champs paissent des vaches, des chevaux, des moutons ; au loin on aperçoit des maisons en bois, maisons presque toutes à un étage et peintes en rouge : elles sont généralement à une certaine distance les unes des autres, par crainte du feu ; puis, vers le centre de cette réunion, l'église et son clocher lequel est construit à côté de l'église, tous les deux peints en blanc.

Puis la forêt recommence, ensuite elle s'interrompt pour nous laisser voir un peu plus loin un lac entouré de rochers ; puis elle reparaît et ainsi de suite jusque dans le nord aux confins de la Laponie.

Non loin de la station de Liatorp, on aperçoit le village de Răshult, où naquit Linné, en 1707, ainsi que l'obélisque érigé en 1866 à la mémoire du célèbre botaniste.

Nous arrivons ensuite à Naessjö, ville de peu d'importance, si ce n'est qu'elle sert de point de rencontre à plusieurs lignes de chemins de fer, entre autres à celle qui va à Jönköping, ville industrielle de 20.000 habitants, assez jolie, mais dont le grand attrait réside dans la célèbre fabrique d'allumettes suédoises dont l'excellence a été reconnue partout. Elle emploie 2.000 ouvriers et, on peut le dire, des forêts entières de sapins pour sa fabrication.

Linköping, sur la route de Stockholm, est une autre ville industrielle de 12.000 habitants, assez intéressante à visiter, quelques belles promenades et deux églises, la cathédrale et l'église Saint-Lars : la première commencée en 1150 n'a été achevée qu'en 1499.

Norrköping, autre grande ville commerçante et industrielle de 29.000 habitants, d'aspect moderne, renferme de nombreuses manufactures de draps, de cotonnade, des filatures de laine. Ce « Manchester Suédois » montre quelques beaux édifices et statues, le tout moderne.

Katrineholm, ville ancienne et station de quelque importance où aboutit la ligne de Gothemburg ; il y a dans les environs de grandes marbreries dont les produits sont exposés en ville. Mais ce qui a eu de l'intérêt pour nous, c'est qu'à Katrineholm nous avons vu la première station-buffet suédois.

L'organisation des buffets en Suède et Norwège est assez particulière pour que nous la décrivions une fois pour toutes. Au milieu de la salle à manger, se trouve une grande table, toute chargée de nombreux plats de poissons marinés ou fumés, viandes froides, énorme soupière remplie d'un potage fumant et je dois ajouter presque toujours exquis, deux ou trois plats chauds de viandes et de poissons. Sur la même table des piles d'assiettes et de couverts, serviettes, pain, enfin tout ce qu'il faut pour manger.

Chacun se sert à sa guise, puis va s'installer à une des nombreuses petites tables

placées tout autour de la salle. Il revient à la charge aussi souvent qu'il le veut, et prend de tout en telle quantité qu'il lui plaît. Une servante fait le tour de la salle et enlève au fur et à mesure les assiettes sales. Dans un angle de la pièce, sur une autre table, se trouvent tasses, sucre, cafetières, théières, lait, et on se sert de même à volonté. Pour le vin et la bière on s'adresse au comptoir, où on passe ensuite pour règler sa dépense : le prix d'un repas, dîner ou souper, varie de 1 fr. 80 à 3 fr. C'est inoui de bon marché, et je dois dire que c'est meilleur que dans beaucoup de buffets de nos pays du centre de l'Europe. Le repas se prend tranquillement, les Suédois ayant l'habitude de boire et manger lentement, habitude qu'on prend bien vite.

Pour arriver à Stockholm on traverse la Sudermanie (Södermanland), où, malgré la forêt, les lacs et les étangs occupent une si grande partie du territoire, qu'on se croirait vraiment au milieu de l'eau, et il est bien vrai ce proverbe du pays : « Lorsque Dieu sépara la terre et les eaux, il oublia le Södermanland ». On aperçoit cependant de loin en loin, à droite et à gauche de la voie ferrée, de grands domaines et châteaux appartenant à l'aristocratie suédoise.

A partir de Södertelge, le pays devient plus agréable à l'œil et moins monotone : le sol est mieux cultivé, les maisons de campagne sont nombreuses ; elles sont habitées pendant la belle saison par les riches commerçants de Stockholm.

Après avoir traversé à Elfsjö un pre-

mier tunnel de 277 mètres, l'Arstavik sur une digue de 270 mètres, un second tunnel de 417 mètres, un premier pont de fer de 222 mètres, puis enfin un dernier pont de fer de 247 mètres et avoir entr'aperçu des lacs couverts de bateaux, entouré de maisons, avoir distingué de grands clochers, etc., enfin cette agglomération spéciale qui annonce une grande ville, on arrive à la gare centrale de Stockholm.

XII

STOCKHOLM

Stockholm, quoique n'ayant que 215.000 habitants, fait de suite au touriste l'impression d'une belle et grande capitale. Certains écrivains l'ont comparée à Venise et à Genève, d'autres à Amsterdam ; si elle a quelques points de ressemblance, tantôt avec l'une, tantôt avec l'autre de ces villes, le tout est différent et a un aspect spécial.

La ville est bâtie sur un sol de granit très-dur, à l'embouchure du lac Mœlar et dans une baie profonde, le Saltsjön, qui communique avec la Baltique.

C'est donc un excellent port, qui n'a que le défaut, défaut très-grand malheureusement, d'être fermé par les glaces pendant 4 ou 5 mois.

La ville, bâtie en partie sur des îles, en partie dans une plaine et sur des hauteurs, offre un cachet à la fois pittoresque et

grandiose avec ses magnifiques quais et ses ponts, c'est une ville active et qui paraît florissante.

L'animation causée par la circulation des piétons et des voitures y est assez considérable.

Stockholm est divisée en six quartiers qui sont :

1° Staden, la cité, la vieille ville, sur la plus grande île du centre, où est bâti le Palais Royal, et les deux îlots de Riddarholmen et de Helgeandsholmen, siège principal du commerce ;

2° Norrmalm, ou faubourg du Nord, avec l'ancienne île de Blasieholmen ; c'est le beau quartier, avec ses rues larges et droites, ses hôtels, sa gare centrale ;

3° Ostermalm ou Ladugärdslandet, à l'est de Norrmalm, c'était le quartier des casernes, renfermant aussi maintenant de belles constructions particulières ;

4° Kungsholmen, à l'ouest de Norrmalm, quartier des hôpitaux et des fabriques ;

5° Södermalm, ou faubourg du Sud, le plus étendu, mais par contre le moins intéressant ;

6° Saltsjö-Oarne, les îles du lac Salé, comprenant Skeppsholmen et Kastellholmen, où se trouvent plusieurs établissements de la marine. et Djurgärds-Staden, avec Beckholmen.

Les plus beaux ponts et les plus fréquentés de Stockholm sont le pont Vasa, ouvert en 1878, le Norrbro, ou pont du Nord, en granit, achevé en 1797, un des plus jolis endroits de la ville. Un des côtés est occupé par des magasins, puis en

contre-bas se trouve le Strömparterren qui pourrait rappeler l'île de Rousseau, de Genève ; c'est un jardin contenant un café-concert-restaurant. Toutes les maisons de Stockholm sont en granit, il n'y en a que fort peu, et alors dans les faubourgs seulement, qui soient en bois.

A un moment donné, je me serais cru à Londres, car les sergents de ville de Stockholm ont adopté la tenue des policemen de Londres. Une des particularités de la ville, c'est que les voitures vous écrasent sans crier gare. Jamais un cocher ne crie, c'est à vous à vous déranger ; on nous racontait que quelques jours avant notre arrivée, un attaché de l'ambassade d'Angleterre avait été de la sorte jeté par terre et quelque peu contusionné. Màis notre anglais, homme pratique avant tout, s'était vivement relevé, avait attrapé le cocher, lui avait appliqué une correction des plus dures et certainement des mieux méritées, puis était parti en disant philosophiquement qu'on n'écrasait pas un sujet de sa majesté britannique sans crier gare.

Un autre inconvénient est le manque d'indications pour la direction des bateaux à vapeur qui sillonnent les lacs et vous conduisent dans toutes les directions. Rien, absolument rien ne vous indique quel bateau vous devez prendre.

En dehors des églises et des monuments publics, lesquels sont nombreux, il faut voir le musée du Nord, ou musée ethnographique fondé en 1873 par le Dr Arthur Hazelius et qui s'augmente tous les jours. Malheureusement, le tout est dispersé dans plu-

sieurs bâtiments ne se touchant même pas. Ce musée est une collection des plus complètes de costumes, d'armes, d'ustensiles de ménage, d'instruments agricoles, etc., de Suède et de Norwège ; c'est on ne peut plus intéressant pour les étrangers, et ce qui n'ôte rien à l'intérêt, c'est que le service, au lieu d'être fait par des hommes plus ou moins singulièrement vêtus, est fait par de jeunes Dalécarliennes en costume national, costume très rare, sauf chez quelques bonnes ou nourrices portant un vêtement du même genre.

On voit sur différentes places de la ville des statues de Linné et de Berzélius, les deux grandes célébrités suédoises, l'un botaniste et l'autre chimiste.

Stockholm est une des villes où on se sert le plus du téléphone : ainsi, chose remarquable, il y a plus d'abonnés à Stockholm qu'à Paris ; et une des choses les plus curieuses à voir est l'établissement central des téléphones : les milliers de fils qui viennent se relier au bureau central font au dessus du toit une espèce de tour, dont à première vue on ne se rend pas compte, on se demande ce que cela peut bien être.

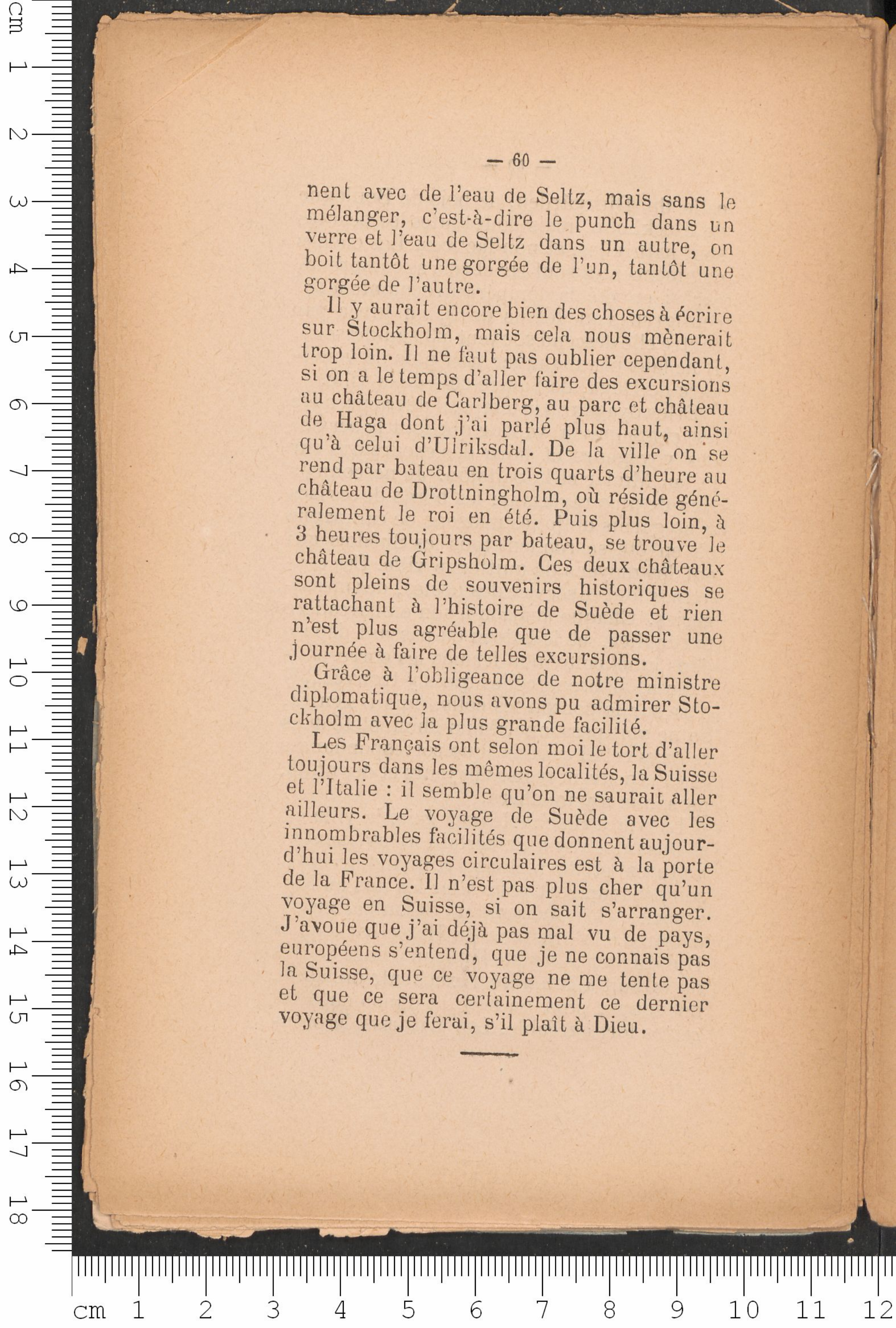
Il faut à Stockholm aller au Mosebacke, espèce de promenade-restaurant où on se rend soit à pied soit par un ascenseur, car il couronne une colline qui domine la ville. On a de ce point élevé une vue ravissante non seulement sur la ville entière, mais encore sur une partie des environs ; on voit les nombreux lacs et forêts d'alentour.

Une autre jolie promenade à faire est

celle du Djurgården, le bois de Boulogne de Stockholm, mais dont toutes les beautés sont naturelles, et non factices. Les chênes commencent à souffrir et cela se comprend, car si en été la température monte à 25° centigrades au-dessus de 0, en hiver par contre elle descend souvent à 30 au-dessous. Il ne faut pas manquer non plus de voir le parc de Haga, de l'autre côté de la ville.

Si le voyageur a le temps, il devra prendre les chaloupes à vapeur qui font le service des voyageurs et faire des excursions sur le lac Mœlar et le Saltsjön. Je ne connais rien de plus ravissant : les bords de ces lacs sont garnis de jolies maisons de campagne où en été se rendent tous les Suédois qui ont les moyens de quitter la ville. Ces chaloupes font le service des postes, des messageries. Chaque maison a son embarcadère particulier, et le bateau en passant dépose dans une boîte non fermée les correspondances, il prend celles qui s'y trouvent, il pose sur le ponton les colis, puis il s'en va, on ne voit personne. Mais l'honnêteté dans ce pays est si grande, que correspondances et colis peuvent rester des jours et des nuits, personne n'y touchera.

La vie à Stockholm est gaie, la ville est séduisante, il y a un certain mouvement de voitures et de piétons, et quand arrive le soir, chacun sort pour aller les uns au Mosebacke, les autres au Strömparterren, d'autres à la brasserie du Hasselbacken, au Djurgården ; on reste là jusqu'à onze heures ou minuit à entendre d'excellente musique, on soupe, puis on boit du punch suédois, certes fort agréable. Les naturels le pren-



nent avec de l'eau de Seltz, mais sans le mélanger, c'est-à-dire le punch dans un verre et l'eau de Seltz dans un autre, on boit tantôt une gorgée de l'un, tantôt une gorgée de l'autre.

Il y aurait encore bien des choses à écrire sur Stockholm, mais cela nous mènerait trop loin. Il ne faut pas oublier cependant, si on a le temps d'aller faire des excursions au château de Carlberg, au parc et château de Haga dont j'ai parlé plus haut, ainsi qu'à celui d'Ulriksdal. De la ville on se rend par bateau en trois quarts d'heure au château de Drottningholm, où réside généralement le roi en été. Puis plus loin, à 3 heures toujours par bateau, se trouve le château de Gripsholm. Ces deux châteaux sont pleins de souvenirs historiques se rattachant à l'histoire de Suède et rien n'est plus agréable que de passer une journée à faire de telles excursions.

Grâce à l'obligeance de notre ministre diplomatique, nous avons pu admirer Stockholm avec la plus grande facilité.

Les Français ont selon moi le tort d'aller toujours dans les mêmes localités, la Suisse et l'Italie : il semble qu'on ne saurait aller ailleurs. Le voyage de Suède avec les innombrables facilités que donnent aujourd'hui les voyages circulaires est à la porte de la France. Il n'est pas plus cher qu'un voyage en Suisse, si on sait s'arranger. J'avoue que j'ai déjà pas mal vu de pays, européens s'entend, que je ne connais pas la Suisse, que ce voyage ne me tente pas et que ce sera certainement ce dernier voyage que je ferai, s'il plaît à Dieu.

———

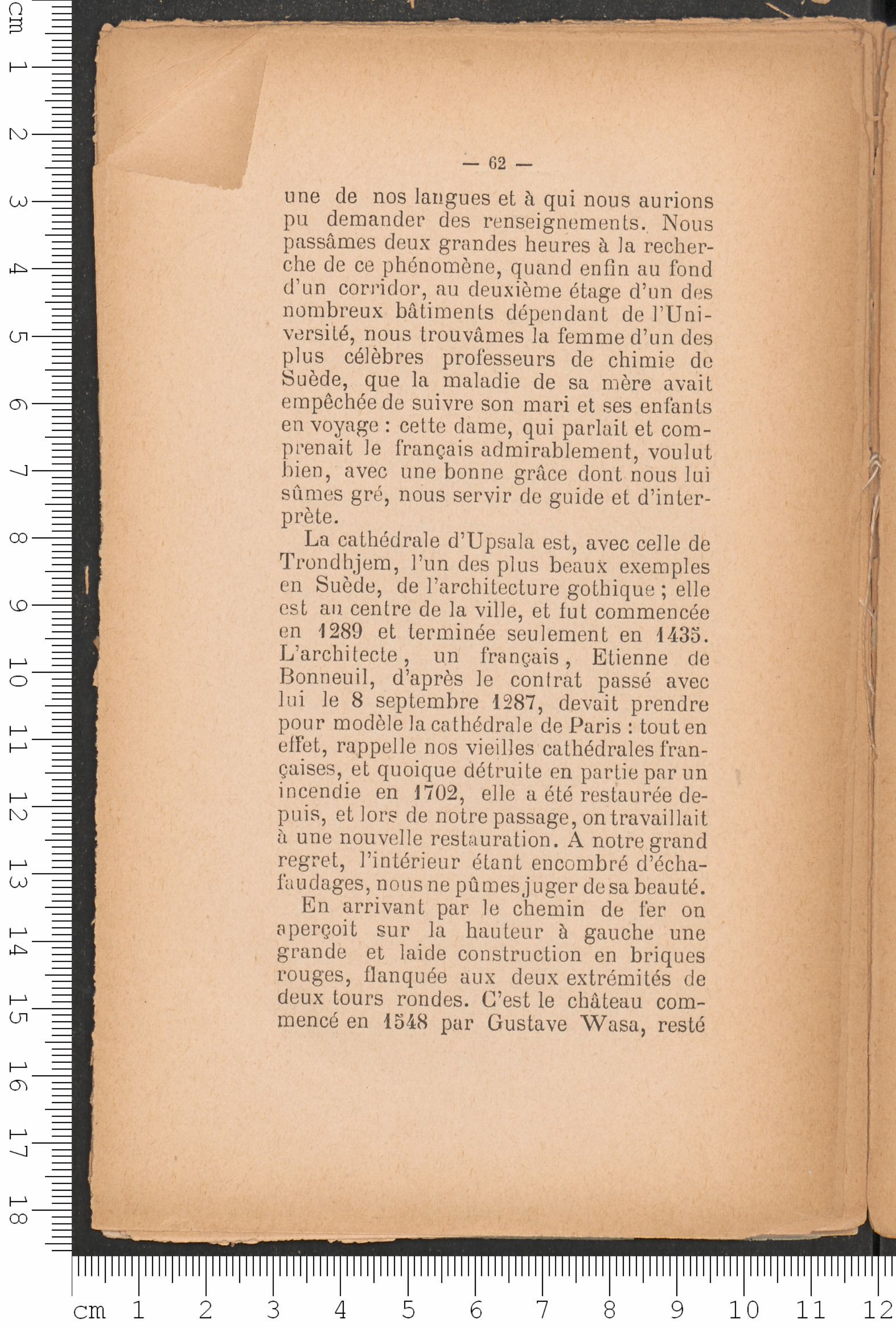
XIII

UPSALA

Upsala, la grande ville universitaire de la Scandinavie, nous attirait d'une façon toute particulière. On s'y rend facilement de Stockholm, soit par bateau à vapeur, soit par chemin de fer, et par ce dernier mode, en moins d'une heure et demie. Le trajet par lui-même n'a rien de frappant, c'est un peu monotone même.

Considérant l'antiquité de l'Université, nous croyions nous trouver dans une vieille ville pleine de souvenirs historiques, aux monuments anciens et intéressants, nous nous étions trompés ; la ville, qui compte en ce moment plus de 20.000 habitants, située sur une petite hauteur au milieu d'une plaine fertile, est traversée par une rivière nommée Fyrisă. Les rues sont droites, mal pavées, les maisons sont à peu d'exception près toutes en bois et d'un seul étage au-dessus du rez-de-chaussée.

Nous y arrivâmes par une matinée de dimanche n'y connaissant personne, mais munis de lettres d'introduction pour certains professeurs de l'Université ; malheureusement nous tombions au milieu des vacances scolaires et tout le monde pédagogique, depuis les grands maîtres de l'Université jusqu'aux concierges des immeubles, y compris, bien entendu, les étudiants, était absent : de là impossibilité non seulement de donner nos lettres, mais encore et surtout de trouver quelqu'un connaissant



une de nos langues et à qui nous aurions pu demander des renseignements. Nous passâmes deux grandes heures à la recherche de ce phénomène, quand enfin au fond d'un corridor, au deuxième étage d'un des nombreux bâtiments dépendant de l'Université, nous trouvâmes la femme d'un des plus célèbres professeurs de chimie de Suède, que la maladie de sa mère avait empêchée de suivre son mari et ses enfants en voyage : cette dame, qui parlait et comprenait le français admirablement, voulut bien, avec une bonne grâce dont nous lui sûmes gré, nous servir de guide et d'interprète.

La cathédrale d'Upsala est, avec celle de Trondhjem, l'un des plus beaux exemples en Suède, de l'architecture gothique ; elle est au centre de la ville, et fut commencée en 1289 et terminée seulement en 1435. L'architecte, un français, Etienne de Bonneuil, d'après le contrat passé avec lui le 8 septembre 1287, devait prendre pour modèle la cathédrale de Paris : tout en effet, rappelle nos vieilles cathédrales françaises, et quoique détruite en partie par un incendie en 1702, elle a été restaurée depuis, et lors de notre passage, on travaillait à une nouvelle restauration. A notre grand regret, l'intérieur étant encombré d'échafaudages, nous ne pûmes juger de sa beauté.

En arrivant par le chemin de fer on aperçoit sur la hauteur à gauche une grande et laide construction en briques rouges, flanquée aux deux extrémités de deux tours rondes. C'est le château commencé en 1548 par Gustave Wasa, resté

pour ainsi dire inachevé, dans certaines parties même il menace ruine.

L'Université proprement dite est une grande et belle construction qui commencée en 1877 est aujourd'hui terminée. Cette Université fondée en 1477 par Sten-Sture, n'a plus d'anciens que ses règlements copiés sur ceux de l'Université de Paris. Elle a été richement dotée par Gustave Adolphe, compte plus de 50 professeurs titulaires et autant de professeurs libres.

Les étudiants sont environ au nombre de 1,500, ils sont organisés en 13 nations, ayant pour la plupart leurs propres maisons ou cercles, lesquels sont administrés par des comités nommés par les étudiants. Ils logent en général chez l'habitant et chez des professeurs qui prennent un certain nombre de pensionnaires. Dans l'Université, ou pour parler moins au figuré, dans le bâtiment de l'Université n'ont guère lieu que les examens, les cours se faisant dans différentes dépendances éparses dans la ville par exemple Gustavianum, Anatomicum, Consistorium. La bibliothèque d'Upsala, la plus riche de Suède, est renfermée dans un bâtiment d'une grande simplicité ; elle contient 230,000 volumes et 7,000 manuscrits. Au sud de la bibliothèque s'étend un assez grand parc au fond duquel se trouve un autre bâtiment contenant un beau laboratoire de chimie et le cabinet de physique.

A ce parc, touche le cimetière où on trouve les tombes d'un certain nombre de grands écrivains et professeurs suédois. Les cimetières suédois et norwégiens, à

l'encontre des nôtres, sont généralement complètement ouverts, sans mur ni barrière d'aucune sorte. Du reste les murs paraissent inconnus en Scandinavie, on entre et on sort des propriétés privées sans aucune difficulté. Les cimetières ont un aspect très différent des nôtres. Point ou très peu de monuments ou de pierres tombales, beaucoup d'arbres, d'arbustes et de plantes, chacun arrange son petit coin de terre à sa guise, on y installe généralement un banc et des chaises et on vient s'y asseoir, causer avec les morts. Le samedi on apporte des fleurs fraîches qui restent sur les tombes.

Pas très loin du cimetière le jardin botanique l'un des principaux de Suède, contient quelques végétaux remarquables ; mais il est surtout intéressant par la grande part qu'y prit Linné.

Charles Linné, l'un des plus célèbres botanistes connus, naquit en 1707, à Rashult, dans la province de Smŏland ; très-jeune il eut déjà l'amour des fleurs. Il fut particulièrement protégé par Strobœus, puis par Olaius Celsius, ce dernier l'employa pour la composition de son *Hiero botanicon*. A peine âgé de 24 ans, Olaius Radbeck, professeur de botanique à l'Université d'Upsala, lui confia la direction du jardin botanique et l'appela à le remplacer dans sa chaire. Successivement il parcourut la Laponie, la Dalécarlie, le Danemark et la Hollande. Vers 1735, parurent ses premiers ouvrages : *Systema Naturœ, Fundamenta botania*, etc., etc.

Linné mourut en 1778, à Upsala.

Il n'existe plus de descendants mâles de

ce grand homme. Un de ses descendants est le D[r] Fullberg, actuellement professeur à Upsala. Dans le jardin botanique actuel il existe dans une grande salle, espèce de mausolée, une belle statue en marbre blanc de Linnée, par Boyström. L'illustre botaniste n'a cependant pas demeuré au jardin botanique que nous visitons, mais à l'ancien, situé dans le Svartbaæcksgatan. En été, il habitait la campagne, à quelque distance d'Upsala à Hammarby.

A une heure au nord d'Upsala, se trouve Vieil-Upsal (ou Gamla-Upsala), résidence des rois de Suède au temps du paganisme, et le temple était, dit-on, à l'endroit même où est aujourd'hui l'église. A côté de l'église, construite en galets, se trouvent trois grands tumulus de plus de 18 mètres de hauteur. L'un de ces tumulus, ouvert en 1847, a permis de constater qu'ils avaient été en partie établis par les hommes et contenaient des urnes avec des ossements calcinés; ces différents objets ont été transportés au musée de Stockholm.

XIV

DE STOCKHOLM A THRONDHJEM

La distance de Stockholm à Throndhjem est par le chemin de fer de 854 kilomètres. Ce trajet se fait en été par express en 32 heures. Mais il faut passer une nuit à

pour repartir le lendemain à 6 heures du matin. Les villes les plus importantes sont Storvik, puis Bollnaes, où à certaines époques de l'année, les trains s'arrêtent aussi pour passer la nuit, puis Ange, ville de peu d'importance, mais où se trouve l'embranchement pour Sundsval; nous quittons là la ligne directe à 2 heures du matin, pour aller visiter la ville de Sundsval qu'un récent incendie a complètement détruite. A 5 heures du matin nous y arrivons et nous en repartons à 8 heures. Chose extraordinaire, le centre de la ville enclavé entre le canal et la ligne du chemin de fer a été entièrement détruit. Les quelques maisons situées de l'autre côté de ces deux lignes sont intactes. La station seule dans la partie centrale n'a pas été brûlée, mais tous les arbres et arbustes autour ont été calcinés.

L'incendie a eu lieu le 25 juin 1888, à midi et demi, et a duré jusqu'à 7 heures et demie du soir; il a tout détruit; on n'a rien pu sauver. On croit qu'il a été causé par des étincelles sorties de la cheminée d'un bateau à vapeur : ces étincelles auraient mis le feu à de la paille près d'une maison de la berge du canal; le feu, activé par un fort vent du nord-ouest, a pris en quelques minutes des proportions telles qu'il était impossible de rien faire pour l'arrêter. On prétend qu'il n'y a pas eu d'accidents de personnes, sauf une vieille femme morte de frayeur; d'autres versions accusent quatre morts, ce qui n'est pas énorme pour une population de plus de 10.000 habitants. Les maisons détruites étaient assurées dans des compagnies sué-

doises pour la somme de 28,000,000 fr. dont 15,000,000 étaient réassurés dans des compagnies étrangères.

Les secours privés et officiels se sont montés à environ 700,000 fr. non compris les dons en nature, tels que vêtements, comestibles, etc.

Sundsval, située au fond d'un golfe sur la Baltique, faisait un assez grand commerce de bois avec l'étranger.

On ne peut guère se faire une idée de l'aspect des décombres. La ville, à l'exception de quelques bâtiments tels que la banque, l'église, l'hospice, était entièrement construite en bois ; il ne reste donc absolument rien debout, excepté de grands poëles de faïence suspendus en l'air. Mais il règne dans toute la ville une grande activité, tout le monde travaillant à déblayer les décombres ; dans certains endroits même de nombreuses baraques en planches s'élèvent rapidement. Une partie des habitants, qui n'avait pu trouver d'abri dans les maisons intactes de l'autre côté de la voie et du canal, est campée en plaine sous des tentes mises à la disposition de la ville par le Ministère de la Guerre.

Le trajet de Sundsval à Ange est assez monotone ; le terrain cependant est plus découvert, moins boisé, assez accidenté. Dans chaque prairie se trouve une petite cabane en bois, où les habitants emmagasinent foin et paille. Le long de la voie se dressent de grands échafaudages ressemblant à d'immenses échelles, au moins comme hauteur ; elles sont au moins aussi larges que hautes : c'est là-dessus qu'on

Ostersund, où on arrive à 6 heures du soir fait sécher le foin. On l'étale sur une des barres, qui toutes sont mobiles, puis au moyen de poulies, est enlevée et attachée au haut des poteaux droits, puis une autre vient plus bas, et ainsi de suite pour arriver jusqu'à terre. Le foin sèche ainsi très vite, et en cas de pluie on peut étendre une toile pour le protéger. A Ange nous reprenons un train pour le Nord.

On aperçoit de loin en loin quelques constructions, en bois naturellement. Les maisons dans les campagnes et les villages sont construites avec la plus grande simplicité. Les murs sont formés de grands troncs de sapins équarris, placés les uns sur les autres horizontalement ; ni clous, ni vis, ni boulons n'entrent dans la construction ; c'est au moyen d'une combinaison de mortaises que les poutres d'angle et celles qui forment les cloisons intérieures s'enchevêtrent les unes dans les autres. Les interstices qui peuvent rester sont soigneusement calfatés avec de la mousse au moyen d'un ciseau et d'un marteau. Les murailles sont ensuite revêtues d'une chemise en planches clouées verticalement et d'une forte couche de peinture rouge extérieurement et blanche à l'intérieur. La couverture est de tuiles ou de bardeaux de bois.

L'aspect du pays d'Ange jusqu'aux environs de la frontière norwégienne varie peu. Tout le long de la voie à droite et à gauche se dressent d'immenses pins et sapins, des carrés entiers qui ont été exploités présentent un aspect des plus tristes. Les arbres ne sont pas coupés comme chez nous

au ras du sol, mais à 50 ou 60 centimètres de terre, les souches restent et dessèchent sur place ; de loin on ne se rend pas compte de ce qu'on voit, on croirait un cimetière, puis ensuite un grand champ couvert d'ossements ; certains arbres qui soit par accident, soit par vieillesse, viennent à tomber, restent et pourrissent sur place : le bois est trop bon marché, pour qu'on s'en préoccupe autrement ; quelquefois, on aperçoit de grandes places qui ont été incendiées par les étincelles venant des machines du chemin de fer, ou par toute autre cause.

Une chose qui nous a beaucoup surpris, c'est de voir certaines gares, au milieu des bois, perdues pour ainsi dire en pleine forêt, qui ne semblent desservir aucun village. Le long de la voie, on aperçoit encore d'interminables chemins verts qui n'ont l'air de conduire nulle part. Avant d'arriver à Ostersund, sur la gauche, le magnifique lac Storsjön, situé à 308 mètres d'altitude, est cotoyé pendant de longues heures avant et après Ostersund. Cette dernière ville qui a une population d'environ 5.000 habitants est très joliment située au bord du lac ; au centre un pont de près de 500 mètres la relie à l'île de Fröson. La ville est entièrement construite en bois, les trottoirs même sont en bois.

Entre les stations de Mörsil et Undersäcker, sur la gauche, vue magnifique : de temps en temps de grandioses chutes d'eau, dans le lointain montagnes couvertes de neige et hautes, la végétation commence à se faire rare, les pins ont fait place aux sapins et aux bouleaux. Ce changement

d'aspect continue jusqu'à Storlien, les montagnes se dénudent entièrement, il n'y a plus de végétation, sauf quelques herbes et de pauvres et malingres bouleaux tout crochus, qui atteignent à peine un mètre de haut. Le terrain paraît tourbeux, la voie traverse des endroits encore couverts de neige ; puis nous avons tantôt à droite, tantôt à gauche, d'énormes brise-neige, de 7 à 8 mètres de haut. Dans certains passages même, ils se rejoignent au-dessus de la voie et forment de vrais tunnels : nous en traversons ainsi plusieurs, ayant chacun quelques centaines de mètres de long. Nous arrivons à Storlien, dernière station suédoise; à 592 mètres d'altitude, il faut changer de voiture et prendre le train norwégien. Une fois qu'on a quitté Storlien pour entrer en Norwège, on semble être dans un tout autre pays, le terrain est très accidenté, très rocailleux; d'immenses chutes d'eau. A Meraker, on a une vue délicieuse sur une vallée au fond de laquelle court une étroite rivière entourée de montagnes et que nous devons côtoyer du reste jusqu'à Throndhjem. Un peu avant d'arriver à cette dernière ville, on passe sur le fjörd le petit village de Hell, ce nom en anglais veut dire Enfer, ce qui fait que tous les Anglais qui viennent dans ces parages pêcher le saumon, et ils sont nombreux, ne manquent jamais de prendre un billet, de Trondhjem à Hell, aller et retour, pour pouvoir dire, une fois rentrés chez eux et avec preuve à l'appui, qu'ils peuvent aller sans crainte en Enfer, ayant leur billet de retour.

Avant d'arriver à Throndhjem on longe le magnifique fjörd qui porte son nom.

XV

THRONDHJEM

Throndhjem, dont nous avons fait Drontheim, s'est appelée Nidaros (embouchure du Nid) jusqu'au milieu du XVIe siècle. Elle est bâtie au fond du Fjord et à l'embouchure de la rivière Nid. Elle compte aujourd'hui 25.000 habitants et, après avoir été la ville la plus importante de Norwège, elle vient maintenant après Christiania et Bergen. L'été y est à peu près comme en Angleterre, et l'hiver comme en Saxe. Le Nid ne gèle que très-rarement, tandis que le Fjord ne gèle jamais. La végétation y est très-riche, et on y voit certains arbres qu'on ne rencontre pas à Stockholm.

Les rues de la ville, qui se coupent à angles droits, sont très-larges par crainte d'incendie, et elles ont de grands trottoirs plantés d'arbres ; les maisons toutes en bois n'ont qu'un étage au-dessus du rez-de-chaussée.

Mais cette ville manque de gaieté : les Norwégiens, au milieu desquels nous sommes maintenant, sont d'un caractère plus triste que les Suédois ; ces derniers ont besoin de leurs grandes brasseries, de leurs jardins pour se réunir. Rien de tel en Norwège : ainsi à partir du samedi après

minuit, il est impossible de se procurer aucune liqueur jusqu'au dimanche soir minuit. C'est le protestantisme dans tout ce qu'il a de plus rigoureux et du moins sociable. Mais il y a dans ces peuples scandinaves, tant Suédois que Norwégiens, un fond d'honnêteté que l'on ne trouve chez aucun autre peuple. On ne ferme pas ses portes, il semble que le vol y soit inconnu.

La ville de Throndhjem offre un aspect triste, les maisons sont toutes peintes en gris sombre, les passants apparaissent rares, et les voitures encore plus, et cependant c'est une ville où l'on fait beaucoup d'affaires, surtout en articles du nord, tels que poissons fumés et salés, peaux, édredons, coutellerie, etc. La seule curiosité est la cathédrale qui fut commencée vers 1152 et bâtie sur l'emplacement occupé par une église toute primitive. La cathédrale, incendiée plusieurs fois, est en un assez triste état, on la répare actuellement, et souhaitons qu'elle le soit bientôt entièrement, car le nombre des étrangers qui viennent ici augmente tous les ans. Les rois de Suède doivent venir se faire couronner à Throndhjem rois de Norwège. Ils habitent alors dans la maison du gouverneur.

Les environs de Throndhjem, fort accidentés, valent la peine qu'on les visite. Une excursion surtout qu'il ne faut pas manquer de faire est celle des deux grandes chutes du Nid. Elles sont à peu de distance de la ville, on s'y rend facilement en voiture ou même à pied par des chemins agréables. Les chutes appelées le Lille-Leerfos et le Store-Leerfos sont re-

marquables. La chute supérieure est peut-être un peu plus forte que l'autre. Elles prennent toute la largeur de la rivière, et tombent d'environ trente mètres de haut en une immense nappe pour rebondir ensuite en écume. Le bruit est assourdissant. De petits ponts aménagés sur les bords permettent de jouir du coup d'œil d'en bas et d'en haut de la chute. Mais les chemins qui y conduisent sont horribles, et il faut presque faire de la gymnastique pour arriver, ce qui doit être très fatigant pour une dame.

A notre retour en ville nous pouvions admirer l'ingéniosité des Norwégiens qui montent leur foin dans les greniers directement avec les voitures : voici comment ils procèdent. Si le terrain est très accidenté, on établit le grenier à fourrage contre une butte à laquelle on accède par un pont en bois ; les voitures arrivent facilement et directement. Si, au contraire, le terrain est trop plat, on établit de petits ponts qui partent du sol et aboutissent à la porte des greniers. Pour que la montée soit moins dure, ces ponts ne sont pas établis en droite ligne, mais en courbe. Il ne faut pas non plus se figurer qu'on fait monter des charretées de paille avec trois chevaux comme dans nos fermes de la Brie. Non : tout est quelque peu lilliputien. Les voitures, petites, voitures à bras en quelque sorte, sont traînées par des chevaux qui ne sont guère plus gros que de forts poneys. Le bois étant très bon marché, tout cela coûte peu. Les voitures sont toujours très petites et les routes étroites ne per-

mettraient pas le passage de larges chariots ; du reste avec les montées et les descentes perpétuelles de la Scandinavie, ce serait impraticable.

Depuis quelques années, la grande mode anglaise a été de venir en Norwège pêcher le saumon et la truite. Toutes les rivières sont affermées à des Anglais qui viennent s'y installer pour plusieurs mois. Ils louent aussi quelquefois de grandes chasses, mais la pêche domine.

Dernièrement une nouvelle mode a conduit les Anglais et les Américains au cap Nord. On vient s'embarquer à Throndhjem ; aussi les Norwégiens, gens pratiques, ont immédiatement saisi la balle au bond, et organisé un service de vapeurs qui fait régulièrement le voyage plusieurs fois par mois. Aujourd'hui c'est absolument de bon ton d'avoir été au cap Nord. Dans le cours de mes différents voyages, surtout dans le nord de l'Europe, j'ai rencontré peu de Français. Ainsi depuis notre départ de Kiel, c'est à Throndhjem que nous avons rencontré le premier Français, et pour comble de bonheur, c'était un Marseillais qui allait un peu voir si ce cap Nord valait la Cannebière. Nous ne pouvons résister au désir de reproduire la réponse que fit notre Marseillais à mon compagnon de voyage qui lui demandait s'il était malade sur mer : « Eh, mon bon, je suis de Marseille, » répondit-il avec le plus grand flegme, indiquant ainsi la supériorité naturelle du Marseillais sur tout autre.

Quant à nous, nous nous contentons d'assister au départ pour le Cap Nord. Il

faisait un temps splendide, toute la ville en grande toilette était sur les quais. Une musique jouait des airs nombreux et variés et comme morceau final « En revenant de la Revue ». Au moment du départ du vapeur, ce dernier tire un coup de canon, auquel répond le fort qui domine la ville. A la rentrée du voyage les mêmes saluts seront échangés. Nous souhaitons bon voyage à notre compatriote et reprenons le chemin de la gare où nous devons prendre le train qui nous conduira à Christiania. La route de Throndhjem à la capitale de la Norwège ressemble à la route déjà parcourue : aussi ne la décrirons-nous pas de nouveau et parlerons-nous de suite de Christiania.

XVI

CHRISTIANIA

Christiania a été fondée en 1624 sur l'emplacement d'une autre ville nommée Oslo, laquelle datait de 1050. La capitale de la Norwège a une population actuelle de 130.000 habitants; tous, à bien peu d'exceptions près, sont protestants. La ville construite en pierres, a des rues larges et droites. Elle a été ravagée par plusieurs incendies, entre autres en 1686, 1708 et 1850; aussi existe-t-il maintenant une loi défendant de construire des maisons en bois. Toutes les nouvelles constructions doivent être en pierres ou briques. C'est

probablement cette fréquence d'incendies qui fait que Christiania possède l'une des meilleures, sinon la meilleure organisation de pompiers et de matériel d'incendie d'Europe. Il ne nous a pas été donné de voir le fonctionnement de ce service.

Christiania, située au fond du fjord du même nom, a une situation ravissante au pied de collines couvertes d'arbres verts ; il y règne une certaine animation. Il s'y fait un grand commerce d'exportation, surtout en bois, allumettes, glace même. Par contre, elle importe en assez grande quantité, surtout d'Angleterre et d'Allemagne. Les Norwégiens achèteraient volontiers en France, mais malheureusement les maisons françaises, fidèles à la routine, attendent dans leurs bureaux les commandes des étrangers. Aujourd'hui, il faut qu'on se remue et les commandes ne viendront que si on va les chercher sur place. On reconnaît à l'étranger la supériorité de nos produits sur ceux des Allemands, mais on ne sait à qui commander, aucun voyageur de commerce français ne s'aventurant tout au moins en Norwège. Ainsi notre zélé consul de France à Christiania, qui fait tous ses efforts pour améliorer l'importation de nos produits en Norwège, nous disait que dans l'hôtel de Christiania où descendent tous les commis-voyageurs, sur deux cents voyageurs allemands, il ne s'était trouvé que deux voyageurs français. Dans ces conditions là, nous sommes sûrs d'être battus. Pour les vins surtout, il y aurait beaucoup à faire en Norwège. Les Allemands y vendent des vins impossi-

bles, fabriqués on ne sait où, et comment. La rue principale de Christiania est le Karls Johans Gade, qui a environ un kilomètre de long ; elle va du palais du Storthing (Parlement) au Palais-Royal bâti sur une hauteur à l'extrémité de cette rue et entouré d'un parc assez grand et bien tenu.

Le palais du Parlement est un édifice peu intéressant, ainsi que le château royal, grande construction très simple.

Le long de cette rue se trouvent les musées et l'université. Ces premiers sont fort intéressants

Dans un bâtiment en bois derrière l'université se trouve un grand bateau en bois des Wikings ou Normands. Il a été découvert en 1880 à Gogstad, près de Sandefjord, il a une longueur de 24 mètres et 5 mètres de large, il est construit en chêne, mais avec le temps et grâce aussi sans doute à son long séjour dans la terre, il a pris la teinte noire du charbon de terre. Il est en parfait état de conservation, si on considère que sa construction remonte au VIIIe ou Xe siècle. Le gouvernail était accroché aux flancs du bateau, on y voit aussi des espèces de boucliers en bois soutenus par des armatures en fer et destinés à protéger les rameurs qui étaient au nombre de 24. Ce bateau avait dû servir selon l'usage de l'époque à contenir la dépouille mortelle de son chef ; on l'avait enfoui ensuite.

Nos amis, les Norwégiens, en nous montrant ce souvenir des anciens temps, sont très-fiers de leur glorieux passé et ils nous rappellent en riant que ce même bateau a

peut-être descendu la Seine et assiégé Paris. Nos Normands du reste sont les dignes descendants de ces braves et hardis explorateurs.

Les églises de Christiania m'ont paru peu intéressantes, sauf la vieille église d'Aker en « Gamle Akerskirke » qui existait déjà en 1080, et a été bien restaurée en 1861. C'est une basilique romane à trois nefs de style anglo-normand.

Il faut voir aussi près du port la vieille forteresse d'Akershus, dont la construction remonte à l'an 1300.

Pour les personnes s'intéressant à la botanique et à l'horticulture, la visite du jardin botanique présente un grand intérêt.

Quand on est à Christiania, il y a trois excursions qu'il ne faut pas manquer de faire, le Saint-Hanshaugen, le Frognersœter et l'Oscarshall.

Le Saint-Hanshaugen ou Mont Saint-Jean est, pour ainsi dire, en ville. On appelle ainsi la colline sur laquelle est installé le grand réservoir qui fournit l'eau à toute la ville. Ce réservoir, situé dans la partie la plus élevée, est entouré d'un assez grand parc auquel les sinuosités du terrain ont permis de donner un certain cachet ; on a, du réservoir ou bassin qui est fort coquettement entouré de plates-bandes garnies de fleurs, une vue ravissante sur toute la ville et le fjord.

Le Frognersœter, propriété particulière d'un habitant de Christiana qui en permet l'entrée au public, est situé à près de neuf kilomètres de la ville ; comme c'est sur une hauteur, le chemin en est très fatigant,

il faut prendre une voiture, qui peut vous y conduire et vous en ramener en 3 h. 1/2 ou 4 heures. Pour y arriver on traverse de grands bois de sapins ; puis à 427 mètres d'altitude se trouve la maison bourgeoise, où les voitures doivent s'arrêter. On gravit alors encore un peu, puis on arrive à un mamelon à 542 mètres, au sommet duquel on trouve une petite tour en bois d'où par un temps clair on a une vue splendide sur Christiania et son fjord, on peut même apercevoir jusqu'aux cimes neigeuses du Thélémarken.

Tout le long du chemin de la maison à la terre se trouvent en bordure des milliers de myrtile ou airelle dont on fait, avec les graines noires ou rouges, d'excellentes compotes qui se servent avec les viandes rôties.

L'excursion au Oscarshall est toute différente, on prend au port un petit bateau omnibus qui vous conduit en vingt minutes au pied des jardins.

L'Oscarshall est un château de style gothique anglais, construit vers 1850, et réservé au Roi. Il contient quelques intéressants souvenirs. Mais il est surtout merveilleux par sa situation, car il est bâti dans la partie la plus élevée, et au centre d'une presqu'île s'avançant au milieu du fjord, on a une vue splendide sur Christiania.

Dans le même parc, derrière ce château, on voit trois vieux bâtiments norwégiens des plus curieux, et qui ont été reconstruits sur cet emplacement ; ce sont la Hovestue, ou maison de paysans, de Hove dans le Thelemarken ; un stabux ou grenier de paysans, et l'église de Gol, dans le

Hollingdal, église en bois du XIIe et XIIIe siècle. L'ameublement primitif des trois y existe encore.

Les environs de Christiania fournissent à la ville peu de légumes ; la plus grande partie de ceux qu'on voit vient du Danemark, d'Allemagne, et deux fois par mois de France ; ce sont principalement les choux-fleurs, les carottes, les salades, etc. L'Algérie expédie même de ses produits, entre autres des artichauts. Il y aurait, croyons-nous, encore beaucoup à faire dans ce sens, et on pourrait créer un grand débouché pour nos produits maraîchers et fruitiers en Norwège, si nos cultivateurs voulaient s'en donner la peine; mais il en sera sans doute de cela comme des autres produits, nous nous laisserons encore une fois supplanter par les Allemands.

XVII

GOTHEMBOURG

Le trajet de Christiania à Gothembourg se fait par express en 13 ou 14 heures sans changement de voitures. Le trajet est peu intéressant, sauf cependant à la sortie de Christiania dont on longe le fjord pendant un certain temps. A Kornsö se trouve la dernière station norwégienne et à Mon nous rentrons en Suède : nouvelle visite de douane, pour ne pas en perdre l'habitude. Le pays devient alors très-monotone, il est plat et a beaucoup de marais, quelques montagnes sans arbres.

Un peu avant d'arriver à Gothembourg nous trouvons la station de Trollhætan, où l'on descend pour voir les fameuses chutes du même nom ainsi que les écluses. Ces chutes, remarquables par la quantité d'eau qu'elles débitent, perdent beaucoup de leur effet, car elles sont divisées en plusieurs cascades dont la plus haute n'a que treize mètres. Néanmoins on peut sacrifier une demi-journée pour les voir, ainsi que les écluses qui permettent aux bateaux d'éviter les chutes et de remonter ou de descendre le Götaelf et de communiquer ainsi au moyen des grands lacs jusqu'à Stockholm.

L'arrivée par chemin de fer à Göteborg dont nous avons fait Gothembourg, n'a rien de séduisant ; la ligne et la gare sont situées sur un terrain très-plat, et un peu loin du centre de la ville.

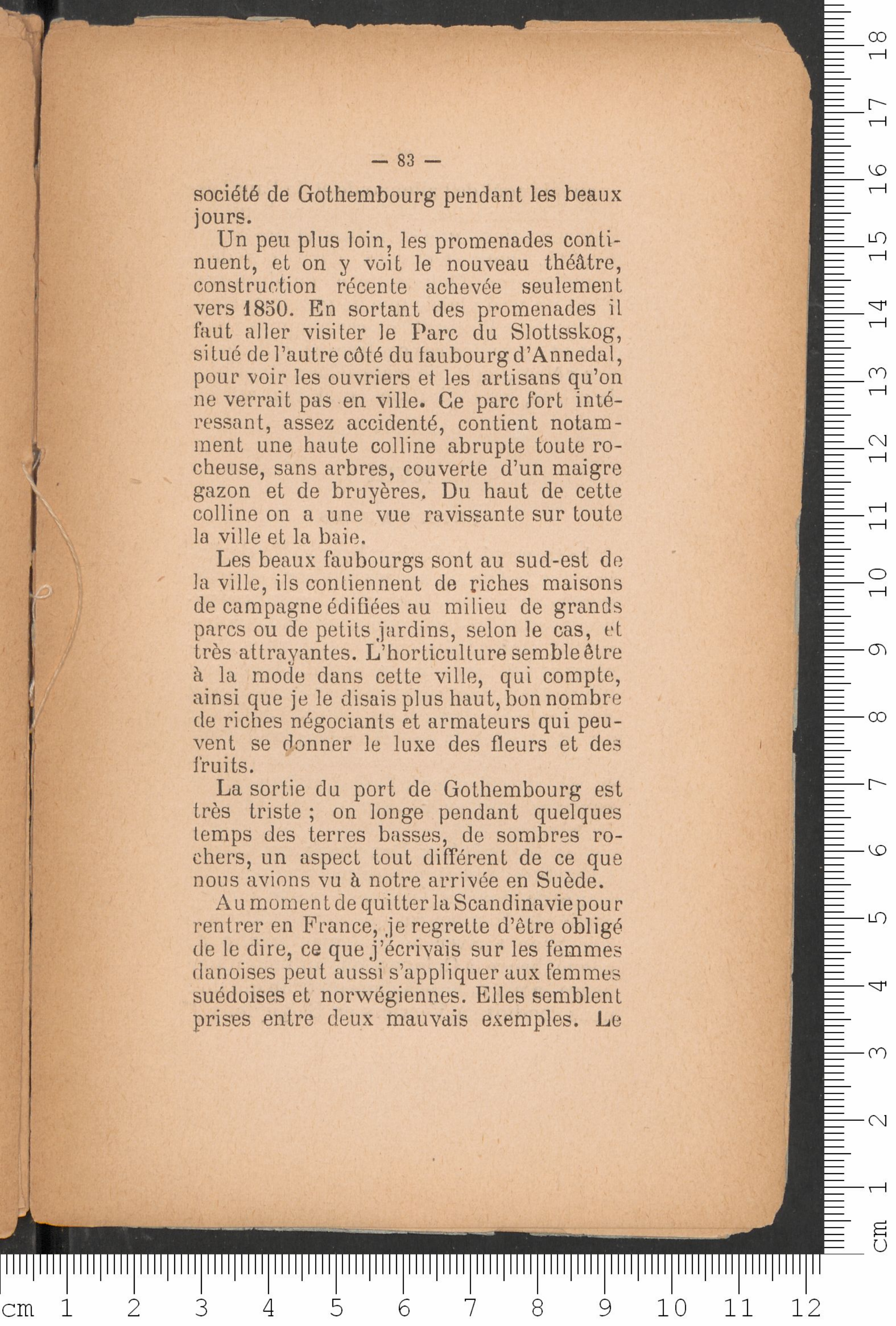
En entrant en ville on est loin de retrouver ce qu'on vient de voir aussi bien en Suède qu'en Norwège. Gothembourg rappelle en beaucoup de points Hambourg, elle n'a plus rien, ce nous semble, de Suédois ; Malmö, notre port d'arrivée en Suède, n'a aucun trait de ressemblance avec notre futur port d'embarquement, car, à notre grand regret, la ligne de chemin de fer qui doit relier Gothembourg à Helsingborg, et par conséquent permettre de traverser en Danemark à Elseneur en 20 minutes, quoique entièrement finie, n'a pas été encore inaugurée, et nous ne pouvions ni attendre qu'elle le fût, ni la faire fonctionner pour nous seuls avant la date officiellement fixée.

Gothembourg compte avec ses faubourgs

plus de 90.000 habitants. C'est sans doute la ville la plus importante comme centre de commerce de Suède, elle passe avant Stockholm ; elle a une marine marchande assez importante, des relations suivies avec l'étranger ; on y compte comme commerçants un grand nombre d'Allemands et quelques Anglais. Elle possède de grandes fabriques diverses, des sucreries, des brasseries, des chantiers de construction.

La ville est située dans un large bas-fond, sur la rive gauche et à l'embouchure du bras méridional du Götælf, qui forme un excellent port dont les eaux sont rarement gelées. Gothembourg est une ville toute moderne dont la fondation ne remonte qu'à 1621. Elle doit son origine aux Hollandais, ce qui explique facilement son curieux système de canaux et de rues.

La ville, n'a par conséquent, que peu d'antiquités à montrer aux touristes. Quelques belles places, de beaux bâtiments neufs, hôtels, écoles, quelques églises. Mais ce qui nous a surtout séduit, ce sont les promenades qui ornent un côté de la ville. Ces promenades sont fort belles et bien tenues. Une partie est occupée par la société d'horticulture de Gothembourg, qui a fait construire une grande serre monumentale ainsi que d'autres plus petites, toutes remplies de plantes rares et agréables à revoir après les glaciers du nord. Les jardins contiennent des collections de plantes rustiques fort intéressantes. Nous sommes en Suède; par conséquent, il y a au milieu du jardin un très beau bâtiment, formant restaurant, café, concert. C'est ici que se réunit la belle



société de Gothembourg pendant les beaux jours.

Un peu plus loin, les promenades continuent, et on y voit le nouveau théâtre, construction récente achevée seulement vers 1850. En sortant des promenades il faut aller visiter le Parc du Slottsskog, situé de l'autre côté du faubourg d'Annedal, pour voir les ouvriers et les artisans qu'on ne verrait pas en ville. Ce parc fort intéressant, assez accidenté, contient notamment une haute colline abrupte toute rocheuse, sans arbres, couverte d'un maigre gazon et de bruyères. Du haut de cette colline on a une vue ravissante sur toute la ville et la baie.

Les beaux faubourgs sont au sud-est de la ville, ils contiennent de riches maisons de campagne édifiées au milieu de grands parcs ou de petits jardins, selon le cas, et très attrayantes. L'horticulture semble être à la mode dans cette ville, qui compte, ainsi que je le disais plus haut, bon nombre de riches négociants et armateurs qui peuvent se donner le luxe des fleurs et des fruits.

La sortie du port de Gothembourg est très triste ; on longe pendant quelques temps des terres basses, de sombres rochers, un aspect tout différent de ce que nous avions vu à notre arrivée en Suède.

Au moment de quitter la Scandinavie pour rentrer en France, je regrette d'être obligé de le dire, ce que j'écrivais sur les femmes danoises peut aussi s'appliquer aux femmes suédoises et norwégiennes. Elles semblent prises entre deux mauvais exemples. Le

mauvais goût de l'allemande et de l'anglaise a déteint sur elles. Mais par une heureuse compensation, que de nobles et précieuses qualités nous trouvons dans ces deux peuples, que d'honnêteté et de droiture! C'est un vrai plaisir que de passer quelque temps dans l'intimité de ces hommes aimables et de visiter ces contrées si différentes des nôtres, où la vie matérielle n'étant plus la même, les aspirations sont tout autres.

XVIII

RETOUR A PARIS

La traversée de Gothembourg à Frederikshavn se fait en six heures environ, et quoique nous ayons été charitablement prévenus que le Cattégat, que nous avions à traverser, était généralement agité, nous n'eûmes pas à nous en plaindre. Après une bonne traversée, nous entrons dans le port danois de Frederikshavn, dans le Jutland; les côtes sont basses et vertes, bien différentes de celles que nous venons de quitter. Après un déjeuner à l'hôtel, nous prenons l'express qui, en 19 heures, nous amène à Hambourg.

A notre arrivée en Danemark, nous avons dû naturellement passer par une nouvelle visite de douane; nouvelle visite à notre sortie de Hambourg, que nous quittons le soir pour arriver le lendemain matin de bonne heure à Cologne, où, au bout d'une heure, nous montons dans un train qui doit nous conduire à Verviers en Belgique.

Naturellement, nouvelle visite de douane. Ce train est assez mal organisé, car, partis de Cologne vers 6 heures du matin, nous ne devons arriver à Bruxelles qu'après trois heures de l'après-midi, et à Verviers, l'arrêt n'est que de quelques minutes. Impossibilité absolue de déjeuner. Heureusement qu'à notre train on ajoute un wagon-restaurant de la Société internationale des wagons-lits, et nous nous y précipitons.

Nous arrivons donc à Bruxelles, prêts à voir la ville. C'était pour moi une visite peu intéressante, car j'avais déjà vu la capitale belge bien des fois ; mais mon compagnon de voyage ne la connaissait pas. Nous commençâmes par la fameuse exposition qui se tenait alors au champ des manœuvres. Cette exposition nous laissa un peu froids et, à notre grand regret, nous dûmes constater que, si la France y comptait quelques objets de réel intérêt, elle avait une place tellement en dehors du passage du public, que c'est à peine si on y voyait quelques rares visiteurs. Les jardins autour des bâtiments d'exposition étaient d'une maigreur incroyable.

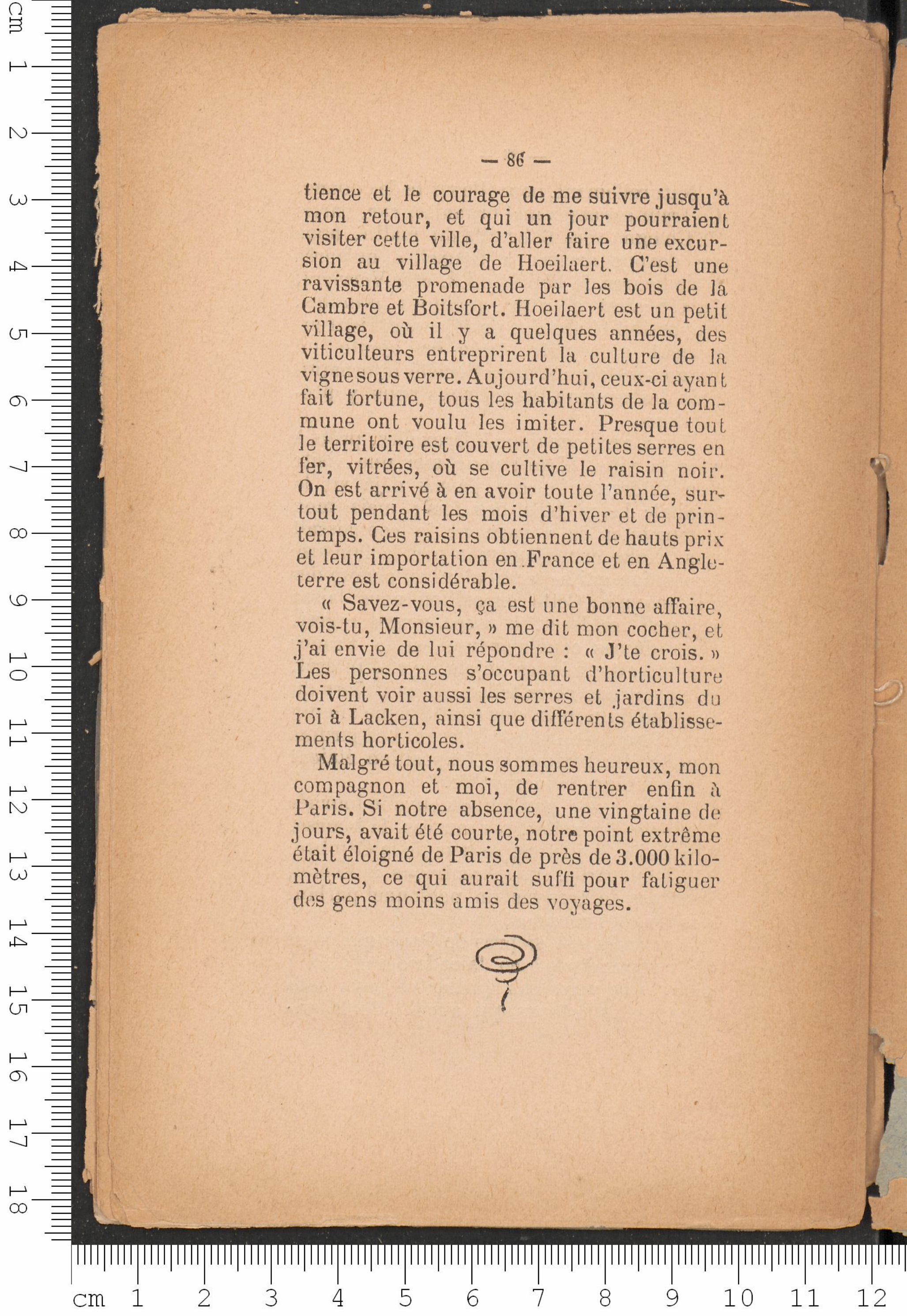
Après avoir passé une nouvelle journée à visiter Bruxelles, ses musées, la bourse, le palais de justice, le bois de la Cambre, ses boulevards, nous rentrions à l'hôtel, heureux de trouver un personnel parlant des langues connues.

Bruxelles est si près de Paris que je ne me risquerai pas à en faire la description ; mais je ne veux pas quitter ce pays sans engager les lecteurs qui auront eu la pa-

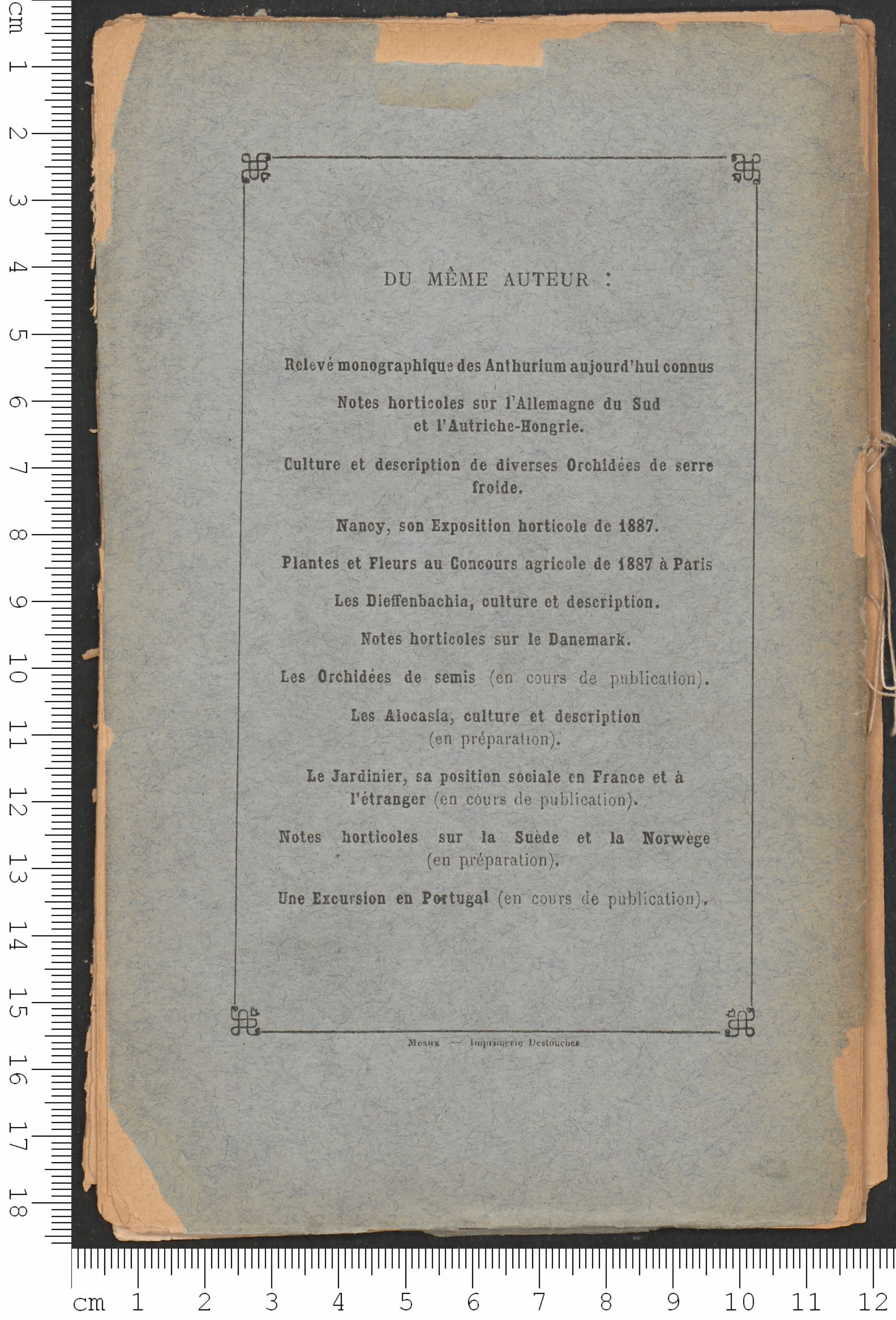
tience et le courage de me suivre jusqu'à mon retour, et qui un jour pourraient visiter cette ville, d'aller faire une excursion au village de Hoeilaert. C'est une ravissante promenade par les bois de la Cambre et Boitsfort. Hoeilaert est un petit village, où il y a quelques années, des viticulteurs entreprirent la culture de la vigne sous verre. Aujourd'hui, ceux-ci ayant fait fortune, tous les habitants de la commune ont voulu les imiter. Presque tout le territoire est couvert de petites serres en fer, vitrées, où se cultive le raisin noir. On est arrivé à en avoir toute l'année, surtout pendant les mois d'hiver et de printemps. Ces raisins obtiennent de hauts prix et leur importation en France et en Angleterre est considérable.

« Savez-vous, ça est une bonne affaire, vois-tu, Monsieur, » me dit mon cocher, et j'ai envie de lui répondre : « J'te crois. » Les personnes s'occupant d'horticulture doivent voir aussi les serres et jardins du roi à Lacken, ainsi que différents établissements horticoles.

Malgré tout, nous sommes heureux, mon compagnon et moi, de rentrer enfin à Paris. Si notre absence, une vingtaine de jours, avait été courte, notre point extrême était éloigné de Paris de près de 3.000 kilomètres, ce qui aurait suffi pour fatiguer des gens moins amis des voyages.



TABLE



DU MÊME AUTEUR :

Relevé monographique des Anthurium aujourd'hui connus

Notes horticoles sur l'Allemagne du Sud et l'Autriche-Hongrie.

Culture et description de diverses Orchidées de serre froide.

Nancy, son Exposition horticole de 1887.

Plantes et Fleurs au Concours agricole de 1887 à Paris

Les Dieffenbachia, culture et description.

Notes horticoles sur le Danemark.

Les Orchidées de semis (en cours de publication).

Les Alocasia, culture et description (en préparation).

Le Jardinier, sa position sociale en France et à l'étranger (en cours de publication).

Notes horticoles sur la Suède et la Norwège (en préparation).

Une Excursion en Portugal (en cours de publication).

Meaux — Imprimerie Destouches.